1 APRILE 1847. ANNO PRIMO. — N° 11.

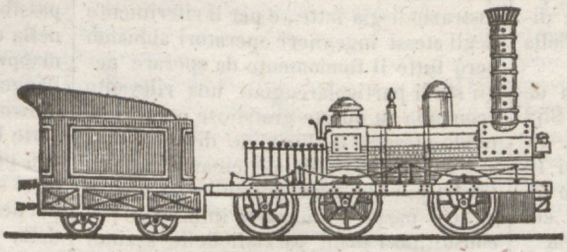
DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Atti Ufficiali. — *Notificazione.* — *Alcune parole intorno ad essa.* — Strade ferrate Pontificie. — *Relazione della Sezione tecnica Romana, che serve di riassunto ai piani degli studi preliminari presentati al Governo per le vie ferrate nello Stato Pontificio* (*continuazione*). — *Intorno alle concessioni delle vie ferrate pontificie* (*continuazione*) (X.). — *Risposta al sig. Salvatore Anau* (Conte Ilarione Petitti). — *Intorno ad un articolo* sulle Strade di ferro, *pubblicato nel* Giornale degli Architetti, N! 12 e 13 (March. Orazio Antinori). — *L'Aristocrazia nobiliare e finanziera, e le strade ferrate.* — Notizie diverse. — Borsa di Roma. — Corso delle azioni di varie strade ferrate italiane ed estere. — Annunzi.

Atti Ufficiali

Notificazione.

PASQUALE del Titolo di Santa Pudenziana, della Santa Romana Chiesa Prete CARDINALE GIZZI, della Santità di N. S. PAPA PIO IX Segretario di Stato ec.

Le difficoltà incontrate, a motivo della straordinaria intemperie della trascorsa stagione d'inverno, per riunire convenienti informazioni artistiche ed economiche intorno alle linee di strade ferrate già ammesse per la costruzione nello Stato Pontificio, hanno indotto taluni concorrenti all'impresa di richiedere una proroga al termine stabilito per la presentazione de' relativi progetti.

Riconosciuta la domanda coerente a quanto è significato nell'artic. 3 della Notificazione del 7 novembre 1846, previo il Sovrano Oracolo, si dispone quanto segue.

1° Il termine di tre mesi, stabilito nella mentovata Notificazione del 7 novembre 1846 per esibire i progetti relativi a strade ferrate nello Stato Pontificio, è prorogato a tutto il dì 7 del venturo mese di maggio.

2° In parità di cose, quelli i quali hanno già adempito alle prescrizioni della ripetuta Notificazione nel tempo nella medesima assegnato, saranno preferiti a tutti coloro i quali profitteranno della dilazione per presentare i loro progetti.

Dalla Segreteria di Stato, li 26 marzo 1847.

P. CARD. GIZZI.

La premessa governativa Notificazione ci offre una novella occasione per ammirare la somma giustizia dell'ottimo Sovrano, che, nel concedere un maggior comodo a coloro che, spaventati dalla intemperie della passata stagione, sospesero i loro studi locali, volle però che quelle Società, le quali affrontarono ogni ostacolo per essere puntuali nell'eseguire le prescrizioni della precedente Notificazione del 7 novembre p. p., fossero fin d'ora assicurate della preferenza in parità di cose. Non dubitiamo che a questa distinzione esse corrisponderanno col raddoppiare di zelo in favore della santa causa nazionale!

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

Relazione della Sezione tecnica Romana, che serve di riassunto ai piani degli studi preliminari presentati al Governo per le vie ferrate nello Stato Pontificio.

Continuazione.

Stazione centrale di Roma.

La stazione centrale si è determinata sull'Esquilino in prossimità della Porta Maggiore. L'area occupabile dalla medesima oltre alle strade di evitamento è di ettari 5, e 7,600 m. Il piano di prevenzione di essa consiste, oltre alla pianta generale della località,

Nella pianta particolare della suddetta stazione tav. I;

Nel prospetto dell'ingresso tav. II;

Nello spaccato in largo sulla linea E F tav. III;

Nel prospetto del fianco sulla linea A B tav. IV;

Nello spaccato in lungo sulla linea C D tav. V;

Nello scandaglio presuntivo della spesa.

Sebbene siasi inteso di offrire tutto ciò come studio preliminare di questa grande stazione, tuttavolta si è procurato di determinarla fin da ora con tutti i comodi de' quali ordinariamente soglionsi fornire questi fabbricati, non solo, ma si è ben anche pensato a stabilire le vie di arrivo, e di partenza pei passeggieri, e per le merci separatamente, affinchè le macchine possano con facilità abbandonare un convoglio, riprenderne un altro, e cangiar cammino senza che ne risulti imbarazzo alcuno. E ad evitare poi anche le difficoltà de' movimenti nei punti di carico e scarico delle merci, oggetto interessante l'economia delle strade ferrate, i magazzeni e rimesse, le riserve del materiale, e le officine destinate a quest'oggetto, sono stati messi in un piano più basso de' locali servibili ai viaggiatori, onde rendere così più che mai indipendenti le parti che a questi, o a quelle convengono.

Linea Napoletana da Roma al fiume Liri con la deviazione per Porto d'Anzio.

Questa linea si compone delle sezioni dal I al VII inclusive, cui corrispondono i relativi piani di prevenzione.

Sviluppo planimetrico.

Muove da Roma questa linea poco lungi dall'anfiteatro Castrense, e prosegue rettamente sino all'incontro della marrana di Acquataccio nella valle della Caffarella, da dove piegando a sinistra passa presso al sepolcro di Cecilia Metella; ivi riprende la direzione rettilinea lungo l'antica via Appia sino alle Frattocchie, e quindi volgendo a destra corre in parte rettamente, e parte in linea curva sotto Albano e Civita Lavinia. Da questo punto gira verso levante, e curvandosi tra due rette-linee inferiormente a Velletri, giunge sotto Monte Fortino. Progredisce poscia per lungo tratto rettamente, attraversa il fiume Sacco dirimpetto a Gavignano, e seguendo lungo quella vallata con estesissime rette avvicendate da grandi curve si conduce al fiume Liri. Da Roma sino dopo Velletri è posta in gran parte sul versante Mediterraneo dei monti Albani e Artemisio; indi superato Colle Ferro percorre sempre la valle tra gli ultimi speroni dell'Appennino ed i monti Lepini nella direzione da ponente a levante, lasciando a destra Monte Fortino, Gavignano, Se-

gni, Sgurgola, Morolo, Supino, Castro, Falvaterra; ed a sinistra Valmontone, Anagni, Ferentino, Frosinone, Torrice, Ripi, Arnara, Pofi, e Ceprano, città e paesi considerabilissimi; dalla qual posizione della linea presso che eguale diverrebbe per ciascuno il vantaggio della via ferrata.

La lunghezza totale di detta linea da Roma al Liri è di chilometri 114 e 952 m., de' quali chilometri 95 e 972 m. divisi in dieci rette-linee, e chilometri 18 e 980 m. in otto curve del raggio di 4,000 m., eccettuata la prima il di cui raggio di curvatura è di soli 3,000 m.

La linea di deviazione per Porto d'Anzio si dirama dalla gran linea di Napoli poco inferiormente a Civita-Lavinia, mediante una curva del raggio di 4,000 m. sviluppata sino al fosso Morano. Procede a retta-linea sino al ponte di Carrocceto, ove piegando direttamente a Maestro si estende sino in prossimità al suddetto Porto. La sua lunghezza dal punto di partenza a quello di arrivo è di chilometri 27 e 537 m.: disposta in due tratti retti assieme di chilometri 21 e 137 m.; e chilometri 6 e 400 m. in due curve del raggio di metri 4,000. (Veggansi le piante corografiche ed il quadro A).

Posizione altimetrica.

L' andamento altimetrico della linea Napoletana presenta due punti culminanti; il primo dove attraversa la pendice del monte Artemisio elevata sull' ordinario pelo di riflusso del Mediterraneo 306 m. 640, il secondo nel valico della barriera dei monti di Ferentino alta 222 m. 900 sulla stessa orizzontale; dalle quali considerevoli alture avviene un insellamento, che nella sua massima depressione produce un dislivello di 145 m. 570 da un lato, e di 61 m. 850 dall' altro; per la qual cosa si rendono indispensabili due contropendenze, che d' altra parte avremmo desiderato di evitare. In generale però le pendenze sono miti, e quali si addicono a strade destinate a grandi velocità. Per chilometri 62, 683 m. in sette tratti queste pendenze sono acclivi; per 857 m. sono orizzontali, e per chilom. 51, 432 m. sono declivi; nell' uno e nell' altro caso simili pendenze sono assai inferiori al 10 per 1,000, eccettuati tre corti tratti, assieme della lunghezza di chilometri 15, 993 m., che superano di ben poco l' indicato limite, e in seguito di più accurati studi potranno anche eliminarsi quelle tenui eccedenze.

L' andamento altimetrico della deviazione per Porto d' Anzio procede generalmente verso il mare con tre diverse declività, la maggiore delle quali corrisponde a 9 m. 640 per mille, la seconda a poco meno dell' uno per mille, la terza 6 m. 380 per mille.

Il terreno in ambedue le descritte linee si presenta estremamente mosso, discontinuo, locchè esige per conseguenza grandi lavori di terrapianamento, di dighe, di trincee, di viedotti per condurre la strada al piano divisato. (Si veggano i profili di livellazione della suddescritta linea e sua diramazione, ed il quadro A.) Da alcune indagini e perlustrazioni già fatte, e per il riferimento degli stessi ingegneri operatori abbiamo però tutto il fondamento da sperare negli studi particolareggiati una rilevante economia su queste grandiose opere, potendo elevarsi la linea ne' diversi punti assai depressi, ed avvicinarla in pari tempo più che sarà possibile ad alcune città e paesi di maggior interesse. (Si consultino i piani parziali delle sezioni I, II, III, IV, V, VI, VII.)

Linea Ternana da Roma a Terni.

Questa linea si compone delle sezioni dall' XI alla XV inclusive, cui corrispondono i relativi piani di prevenzione.

Sviluppo planimetrico.

Questa linea lascia Roma a breve distanza dalla porta Maggiore; corre retta verso tramontana, attraversa l' Aniene superiormente al ponte Salario, e s' introduce nella vallata del Tevere che percorre colla stessa direzione sino a villa Spada. Procede quindi lungo quella valle, e sviluppandosi con linee rette alternate da curve va a Corese. Da questo punto si dirige sopra ponte Sfondato, e penetrando quindi in mezzo alla Sabina con variati sviluppi in linee rette e curve, giunge alla porta Romana di Terni. Si approssima a monte Rotondo, e ad una gran parte dei paesi della provincia Reatina, ai quali la strada ferrata potrà recare non lieve profitto.

La lunghezza totale della suddivisata linea da Roma a Terni è di chilometri 81 e 543 m., de' quali chilometri 45 e 467 m. divisi in quindici rette-linee, e chilometri 17, 088 m. in dodici curve del raggio minimo di 800 m. e massimo di 4000 m.; oltre ai chilometri 18 988 m. della linea corrispondente alla sezione XIV, che deve assolutamente abbandonarsi.

Posizione altimetrica.

L' andamento della descritta linea ternana è bastantemente regolare da Roma per la vallata del Tevere sino al passo Tasconi. Per chilometri 18 e 850 m. in fatti è orizzontale; per chilometri 15 e 345 m. è acclive di 1 m. 051 e 8 m. 780 per mille; e per chilometri 12 e 113 m. è declive di 1 m. 10, di 2 m. 190, e di 3 m. 040 per mille.

Da quel passo però sino a Configni nell' interno della Sabina per chilometri 18, 988 m. valica monti insuperabili da strade ferrate. La loro maggior elevazione sul livello del mare è di 402 m. 465, e dalla estremità inferiore della pendice al dorso del colle evvi un dislivello di 313 m. 683, che nella sua ristretta base di 8575 m. presenta la pendenza relativa di 56 m. 500 per mille, assolutamente impraticabile alle macchine locomotive. I rilievi altimetrici, eseguiti diligentemente dall' ingegnere della sezione XIV, i quali offrono gli esposti risultati, mostrano effettivamente la impossibilità di condurre una strada ferrata nella direzione che si era tracciata sulle mappe. Altre linee furono provate dall' ingegnere, che presentarono parimenti difficoltà; ma non sono ancora esaurite tutte le prove, le quali si continueranno con più agiatezza e con eguale alacrità, se ci sarà data la concessione per i piani particolareggiati; mentre l' andamento della ferrata si rende molto interessante nell' indicata direzione sia per avviare quella povera provincia, sia per l' accorciamento di quasi venti chilometri da Roma a Terni. Frattanto per non lasciar questo vuoto nell' epilogo della spesa generale, nella mancanza di particolar dettaglio, si calcola quella di detta sezione sul prezzo medio ragguagliato delle altre quattro sezioni comprese nella linea da Roma a Terni per la Sabina.

Difficoltà non minori di quelle incontrate nell' antecedente sezione si rinvennero anche nella presente, che è lunga chilometri 16 e 247 m. da Configni alla porta Romana di Terni; per cui l' ingegnere della sezione XV fu costretto, contro la massima, di progettare due lunghi tratti di galleria, potendosi per tal via soltanto limitare la declività al 10 per mille sulla linea tracciata in pianta. Ma anche per questa linea non essendosi completati gli studi preliminari per la somma fretta colla quale si esigevano, essi verranno progrediti con vantaggio di economia della spesa tosto che siano autorizzati i progetti di dettaglio.

Linea Anconetana da Terni ad Ancona.

Due sono i piani di prevenzione che si offrono a corredo della presente relazione per la linea di strada ferrata anconitana; uno de' quali compilato dal sig. ingegnere Scarabelli, e l' altro dal sig. ingegnere conte Fiorenzi. Il primo redatto in seguito di recenti ispezioni da lui fatte nel gennaro 1847; il secondo presentato il 7 febbraro 1847.

Diverse linee additano quegli abilissimi ingegneri come congrue ed utili per la costruzione di una strada a guide di ferro. Quelle però che si comprendono nella zona designata dal Governo per sede di questa grande e desiderata opera, possono sostanzialmente limitarsi a due: Topino-Potenza cioè, e Chiaggio-Potenza. La prima di esse rimane vincolata al valico dell' Appennino a Poggio Surrifa; l' altra a quello della montagna di Fossato.

Ambidue questi piani, per quanto siano da reputarsi come eccellenti ed accurate esplorazioni, non contengono però a nostro intendimento elementi tecnici valevoli a formularci un' opinione decisa sul maggior pregio che l' una di dette linee possa avere sull' altra. Ben lungi dunque dall' entrare adesso in minuti

particolari su di ciò, nella mancanza di dati precisi e positivi, attenderemo, che la Presidenza Centrale riunisca un complesso di rilievi di arte da ispirar maggior fiducia; ed allora soltanto e colla scorta di essi, quante volte la lodata Presidenza ce lo imponga, potremo esporre su di ciò il nostro opinamento con quella imparzialità che si conviene in oggetto di tanto interesse.

Frattanto per continuare l' epilogo della spesa anche per la linea da Terni ad Ancona, ci gioveremo delle misure riportate nei sopraindicati piani. Per tenerle però nei limiti e nell'aspetto cui servono, dobbiamo premettere, che nell'esame della linea ternana non abbiamo occultate le speranze che sussistono di poterla deviare dalla vallata del Tevere dopo Corese per dirigerla in mezzo alla Sabina sino a Terni, nello scopo di farla scorrere per regioni più salubri, popolose e bisognose di esser tratte da una deplorabile apatia. Non occorrono molti argomenti per dimostrare l'utilità di questo pensiero. Desideriamo vivamente che le nostre vedute artistiche non debbano cedere all' imponenza delle difficoltà. In conseguenza di che la misura della linea Chiaggio-Potenza, che i lodati ingegneri protraggono sino a Roma, dovendosi decurtare in ogni evento della parte da Roma a Terni già considerata nelle sezioni XI, XII, XIII, XIV, XV, rimane da Terni ad Ancona la sola lunghezza di chilometri 232. Nel preferire la misura della linea Chiaggio-Potenza all' altra Topino-Potenza per il calcolo della spesa, non abbiamo avuto in vista presentemente che di ammettere nello scandaglio generale la linea che importa una maggior spesa di costruzione, onde non trovarci, nel caso di possibile preferenza per essa in deficienza assoluta del corrispondente fondo: che perciò ove si credesse preferibile la linea Topino-Potenza, in tal caso, riuscendo più breve questa di chilom. 37, il risultato finale della spesa si varierà a norma delle circostanze, che potranno verificarsi.

Linea Bolognese da Ancona a Castel-Franco.

Questa linea della lunghezza di chilometri 230 è compresa in un sol piano di prevenzione redatto dall' ingegnere sig. conte Fiorenzi, e di cui ne daremo qui un sunto.

La traccia di questa linea di strada ferrata vien proposta prossimamente parallela alla via nazionale, costantemente al piede della collina ove il terreno è solido e fermo, ove le creste dei monti sono appianate: nelle vicinanze di Pesaro ed in prossimità di Ancona la collina si protrae sino alla riva del mare, in modo che non lascia spazio ivi per la costruzione della strada ferrata. A questo inconveniente l' ingegnere provvederebbe validamente con opere convenientissime. La linea è vincolata a passare presso tutte le città che sono lungo la nazionale.

Il profilo longitudinale può essere diviso in tre tratti, cioè da Ancona a Rimino; da Rimino a Bologna; da Bologna a Castel Franco.

Il primo della lunghezza di chilometri 90
orizzontale;
Il secondo di chilometri 115
acclive il 4 per mille;
Il terzo di chilometri 27
con tenuissima declività.
Lunghezza totale 230

Il raggio di curvatura delle risvolte è determinato dal suddetto ingegnere non minore di metri 300, che però noi estenderemo a metri 500 in vista delle ragioni sopraesposte.

Il suddetto piano è formato per una strada a due binarii di ruotaie. Di conformità alle norme prestabilite dovendosi costruire per ora ad un sol corso, ci siamo fatti carico nell' epilogo generale della spesa di ridurne il calcolo a questo solo saggio, essendoci serviti però delle misure di una gran parte dei dati desunti dal piano stesso, che abbiamo proporzionati alla indicata modificazione.

La lunghezza intiera del cammino da Castel Franco sopra Bologna al Liri presso Ceprano è di chilometri 659 495 m. esclusa la deviazione per Anzio, che equivalgono a miglia 440 comuni di mille e cinquecento metri, ed è divisa in sezioni come segue:

	Chil.	Met.
I. Da Roma fin sotto Albano	17	011
II. Da Albano come sopra alla nazionale Appia sotto a Velletri	21	838
IV. Dalla Nazionale Appia inferiormente a Velletri dirimpetto a Valmontone . . .	15	518
V. Dal detto punto sino dirimpetto ad Anagni	18	350
VI. Da Anagni come sopra sino presso al Ponte di Ceccano dopo Frosinone . . .	24	000
VII. Dal detto Ponte al Liri	18	235
» Interno di Roma alla Stazione.	1	000
XI. Da Roma all'Aniene.	5	712
XII. Dall'Aniene alla chiesa del Grillo	18	850
XIII. Dal suddetto punto al passo Tasconi dopo Ponte Sfondato	21	746
XIV. Dal passo Tasconi a Configni	18	988
XV. Da Configni sino presso la Porta Romana di Terni.	16	247
XVI. Da Terni ad Ancona.	232	000
XVII. Da Ancona a Castel Franco dopo Bologna	230	000
Chilometri . .	659	495
III. La diramazione per Porto d'Anzio	27	537

(*Sarà continuato.*)

Paolo Provinciali dirett. in capo
Guido Romiti ispett.
Camillo Ravioli segret.

Intorno alle concessioni delle vie ferrate Pontificie. (*Vedi il N.* 9.)

(Continuazione)

L' ordinario meccanismo dell' amministrazione di una società anonima assuntrice di pubblici lavori consiste in un consiglio superiore di sorveglianza, che invigila perchè le determinazioni della adunanza generale degli azionisti siano esattamente eseguite; in un ministero o direzione in capo che li eseguisce, o fa eseguire, materialmente; in un ufficio di revisione che controlla l' operato della direzione; ed in un ispettorato generale che o si esercita esclusivamente dal governo per mezzo di commissario speciale, o si esercita in pari tempo, ma separatamente, e dal governo e dalla società assuntrice.

Il consiglio superiore è l' anima della società, e tale essendo, l'onestà, l'attività e l' intelligenza sono attributi che non possono mancargli. Osserveremo per altro che parlando d' intelligenza non intendiamo parlare di cognizioni speciali inerenti alla parte tecnica delle imprese, che non sono indispensabili se non nei membri delle direzioni subalterne.

Il decoro non permette che i componenti il consiglio superiore di sorveglianza siano ministri salariati dalle società, perciò si scelgono fra i più ragguardevoli e notabili cittadini, e l' epoca nostra, fra le cose più rimarchevoli dovute al progresso dell' incivilimento, ci presenta quella di potere rinvenire nell' alto ceto delle persone (e sono naturalmente le più illuminate, e le più disinteressate) che generosamente si prestano ad un ufficio per esse ricco di disturbi e di disgusti.

Queste distinte persone, se sono i moderatori della preponderante influenza che la speranza del guadagno imprime nel maggior numero degli azionisti, e da questo lato servono al pubblico bene, dall' altro canto formano l' argine il più forte contro l' introduzione di abusi di qualsivoglia genere, e consolidano con ciò la parte finanziaria delle imprese, garantendo l' interesse degli azionisti.

Ciò essendo, nessuno potrà negare che la scelta del consiglio superiore di sorveglianza sia cosa della massima importanza, la quale, riuscita bene, serve a distruggere tutti i timori che ordinariamente insorgono alla prima creazione di imprese nuove.

Il governo, che al momento di ricevere le offerte, deve potere conoscere gli eletti destinati all' alto incarico di mantenere la moralità nel corpo al quale deggiono soprintendere, potrà giudicare della fiducia personale di cui sono degni, e certamente garantirà meglio l' interesse dello Stato, e quello della universalità col preferire nelle concessioni quelle compagnie che si saranno presentate ben composte nel vantato senso, che coll' accordare gran peso a certi vantaggi materiali per lo più di falsa apparenza, e quasi sempre

senza eccezione neutralizzati od anche superati da pretensioni che col più innocente aspetto nascondono tendenze insidiose. *X.*

Risposta al sig. Salvatore Anau.

Il N° 7 dell'ebdomadario romano, *La Locomotiva,* contiene un pregevolissimo articolo del ch. sig. Salvatore Anau, il quale, mentre troppo mi onora con soverchie lodi, ch'io son conscio soltanto di meritare per buona volontà e per illimitata divozione alla patria comune, cui desidero indipendenza, potenza, ricchezza, felicità vera insomma, disapprova una mia scrittura, pubblicata nel N° 3 dell'anzidetto periodico, col titolo: *Pericoli delle concessioni di strade ferrate nell'epoca attuale.* Abbenchè s'ammettano ottimi alcuni consigli da me dati in quello scritto, s'insiste nel crederlo nocivo, specialmente pel titolo d'esso, onde taluno potrebbe inferirne veri li da me allegati pericoli, che non son tali in realtà, per avviso del chiarissimo mio censore, cui pare anzi nessun dubbio poter offrire l'assunto; esserne fatale il ritardo; doversi aver piena fiducia nei mezzi, assolutamente creduti non deficienti. Io vengo dal sig. Anau ingegnosamente paragonato ad un padre, che per troppa tema impedisce al figlio ogni atto un po' coraggioso, e che arriva poi a spaventarlo, onde resti timido per tutta la vita, paralizzando in tal modo le sue facoltà operative.

Quantunque io debba lusingarmi, che un successivo articolo, mandato qualche tempo dopo quello censurato al ch. direttore della *Locomotiva,* in gran parte arrivi a scolparmi della principal menda appostami, quanto al proposto ritardo dell'assunto; perocchè reputo, che l'ultima mia scrittura pienamente ne giustifica la necessità, l'utilità e la convenienza, senza nessun danno di perditempo; tuttavia stimo non dover lasciare senza breve risposta le obbiezioni del cortese ed umano mio Aristarco.

Io nulla ho inteso per certo detrarre in alcun modo agli elogi, che riputai coscienziosamente dovuti alla Società Nazionale; nè alcuno dei membri notabili d'essa volli giammai indicare tra gli illusi per men fondate speranze, dopo che specialmente venne definitivamente combinato lo Statuto di quella Società, sul quale Statuto eramisi fatto il ben pregiato onore di consultarmi. Sono anzi sempre fermo nel proposito di credere quella Società la sola veramente idonea, opportuna e conveniente all'impresa, non disgiunta, della rete stradale decretata dalla memorabile savia Notificazione del 7 novembre 1846 dell'Em. Card. Gizzi.

Ma appunto, perchè tale ritengo la Società Nazionale; appunto, perchè deploro l'errore di quelle altre Società che ricusarono di fondersi in essa, devoto ai veri interessi di questa, come a quelli de' miei concittadini tutti e del Governo dello Stato Pontificio, ho creduto dover porre gli uni e gli altri in avvertenza de' pericoli che può correre l'impresa in un'epoca di grave crise, com'è l'attuale. Cotesta crise ammette lo stesso mio generoso avversario, troppo illuminato sicuramente per negarla, come non nega del pari cessato quell'entusiasmo universale per cui, creduta giunta l'età dell'oro per le vie ferrate, massimo era tempo fa il concorso de' capitali per moltiplicarle in ogni direzione, senza voler credere però dubbio l'attuale preallegato concorso.

Ora, ammesse queste circostanze di fatto, sembra a me sussister sempre la logica conseguenza che io ne trassi; cioè che la ricerca de' capitali medesimi si è fatta per ora meno opportuna, posciacchè minima ne è divenuta l'offerta; laonde tuttora mi pare che sia più a vera prudenza che a superfluo timore conforme aspettare, che l'offerta medesima di capitali reali e non fittizi torni a vedersi abbondare sul mercato, anzicchè esporsi al pericolo di avere offerte illusorie e mentite, incapaci di poi a mantenere li proposti patti. Credere che, malgrado la crise, i capitali accorrano ugualmente per un'impresa, la quale solo risulta ottima per un quarto all'incirca d'essa, mentre è almeno d'utilità dubbia assai per gli altri tre quarti, quando vedonsi le speculazioni le più sicure incagliate appunto per difetto di mezzi, essendosi questi ad un tratto, o nascosti pel sopraggiunto discredito, o divertiti ad altre destinazioni per più stringenti necessità, mi parrebbe uno sforzo di fiducia, del quale confesso di non credermi capace.

Non sono neppure disposto a pensare, che gl'infortunii derivati dalla crise abbian fatto mutare tutte le tendenze all'agiotaggio. Riconosco, che il mercato del giuoco, disertato dai prudenti, debbe aver per effetto di scemarne l'importanza, di renderne più difficili le illusioni nella moltitudine, le frodi ne' maestri dell'arte. Ma che codesti *sparvieri* cessino ad un tratto la prava usanza loro, non so darmi a crederlo. Quindi ripeto dover risultare, finchè sia cessata la crise (locchè succederà, spero, fra non molto), difficile, per non dire impossibile, alla Società Nazionale, come a qualunque altra che voglia realmente attuare l'assunto, trovar capitali senza offerire almeno condizioni gravose, onde può derivare danno all'impresa. Pericoloso poi reputo all'universale, come al Governo che ne regge gl'interessi, fidarsi alle profferte di coloro, che accennai prima col nome di *avvoltoi,* ed ora con quelli accenno di *sparvieri.* Del resto pare a me, come ho detto nell'ultimo scritto mandato, non esservi, nella consigliata dilazione, alcun danno di perditempo; perocchè accordandosi, come propongo, ugualmente le concessioni, il tempo occorrente alla compilazione dei progetti di massima e particolareggiati, darà sicuramente campo alla cessazione della più volte mentovata crise, e tornerà, questa finita, l'abbondanza de' capitali sul mercato.

Io oso pertanto persistere nel credere ancora di non aver peccato per soverchia tema, e di non aver cercato a spaventare ed a deprimer per modo a paralizzare le facoltà operative de' miei amatissimi concittadini.

In politica, come in economia, sempre ho, coll'ottimo amico mio, Cesare Balbo, consigliato d'aspettare l'opportunità, non per timore, o per tendenza alcuna a temperare l'operosità degl'Italiani. Anzi amendue sempre abbiamo cercato, come gli altri nostri due amici e concittadini, il Gioberti e l'Azeglio, svegliarli dal letargo, in cui giace pur troppo il maggior numero d'essi; e siccome le parole di quel primo egregio scrittore han, come quelle degli altri due, giustamente maggior credito delle mie, ripeteva io le medesime spesso ne' poveri miei scritti, confortando sempre li miei concittadini d'ogni parte della penisola ad esser prudenti sì, ma operosissimi; a non esporre per troppa fretta la bella e santa causa del nostro civile progredimento al pericolo di fallire lo scopo, ma a non pretermettere occasione alcuna opportuna, che ad essi venga offerta di farla avanzare. Coteste tendenze troppo manifeste ad ogni pagina degli scritti da me pubblicati debbono purgarmi, io spero, della menda appostami dall'egregio sig. Anau d'aver fatto cosa nociva all'assunto in discorso, da me riputato come il maggiore forse degli interessi attuali d'Italia tutta; perocchè a molti altri interessi esso debbe infallantemente giovare.

Colle spiegazioni che precedono, e con quelle preventivamente date in certo modo dall'ultima mia sopraindicata scrittura mandata, la quale è pubblicata forse a quest'ora nel N° 8 della *Locomotiva,* che ancor non ebbi, atteso il lamentevole ritardo delle corrispondenze nella penisola, io spero aver persuaso il sig. Anau, come qualunque altro, che seco lui credesse all'imputatomi fallo. Chè certo, ove arrivassi a convincermi d'averlo realmente commesso, ne sarei inconsolabile, finchè vi avessi riparato colla più solenne ritrattazione, che non esiterei a tosto pubblicare.

Chiudendo il mio discorso, ripeto: volere i miei concittadini operosissimi, coraggiosissimi; ma illuminati sempre e prudenti discernitori dell'opportunità.

Ringrazio del resto il sig. Anau della molta sua cortesia nel censurarmi, e mi lusingo, che, continuando in essa, egli vorrà gradire ed accogliere indulgente questa mia difesa.

Conte Ilarione Petitti.

Intorno ad un articolo sulle Strade di ferro, *pubblicato nel* Giornale degli Architetti, N° 12 e 13.

Eccoci finalmente in campo a combattere: quegli avvoltoi contro de' quali gridava a cielo l'illustre conte Petitti in al-

cuni numeri di questo nostro giornale (1) e il benemerito marchese Potenziani nel suo savissimo articolo: *In qual modo si possono avere i capitali per la costruzione delle strade ferrate pontificie* (2), stimolati dalla insaziabile smania di divorare ancora questa nuova preda che per poco hanno timore non gli possa fuggire dagli artigli; dal silenzio e dalle tenebre nelle quali si tenevano cautamente nascosti per aspettare il momento propizio che i loro non disinteressati fautori gli stanno preparando, sono usciti fuori. E temendo che la lor voce li potesse tradire, hanno fatto gridare un pappagallo nutrito di tutti quei *vermiciattoli* che produce la *Crusca*. Questo animale versicolore « bello di piuma, cattivo di cuore » ha gridato, ha schiamazzato, ha emesso *le voci le più strane e le più goffe della terra*, ha fatto in una parola come quei Perrucchetti ed Arà dell' America e delle Indie, che colle importune lor grida molestano sì fattamente il placido andare del viandante, che lo forzano a far loro la caccia, e a tentare tutti i modi per distruggerli. Così le forsennate grida di quest' uccellaccio ci han fatto più davvicino conoscere l'indole e le mire di questi avvoltoi, i quali, a parer nostro, e con sorpresa grandissima questa volta si sono privati di una qualità essenziale che deve essere inerente al loro mestiere, cioè quella di essere impassibili, e di *fare*, come suol dirsi, *orecchie da mercante*. Gli agiotatori veramente abili tirano nel silenzio le loro linee, e poi a tempo opportuno senza strepito, o almeno col minore strepito possibile di parole divorano la preda. Essi sanno che il silenzio è l'anima degli affari: la prudenza insegna loro di non far chiasso e di evitare con somma cura ogni rumore; perchè quando si parla e si discute essi hanno tutto a perdere e nulla a guadagnare.

Quindi quegli avvoltoi, che fingevano di dormire mentre erano vigilantissimi, avrebbero dovuto nel loro interesse rimanere impassibili, e continuare senza dar segno di vita il loro sonno simulato. Ma invece essi essendosi lasciati trasportare imprudentemente dall' ira e dal dispetto, vedendo alla luce quelle mene che s' immaginavano sarebbero rimaste fra le tenebre ove furono manipolate, son venuti a combattimento col mezzo del gran maestro di lingua del Leoncino, e con un' iraconda diatriba hanno messo in evidenza tre cose:

1° *Che dimostra chi si lagna*
Che in esso è la magagna.
(*Salvatore Rosa*)

2° Che gli agiotatori hanno torto perchè si sono adirati.

3° Che effettivamente il loro piano è quello che da questo giornale fu altre volte manifestato.

Leggete in detta diatriba i voti e le speranze che fa il difensore dell' agiotaggio, e vedrete che i voti e le speranze di lui si raggirano sulli stessi mezzi, che gl' illustri Petitti e Potenziani denunciarono, cioè:

1° Nel discreditare tutte le società oneste che si presentano per fare le vie ferrate senza giuoco di borsa;

2° Nell' evitare l' esame delle forze morali e pecuniarie che le società possiedono, e che sono al caso di procurarsi, affinchè la consistenza delle medesime non apparisca;

3° Nell' impedire con ogni mezzo diretto ed indiretto, con ogni diabolica manovra, e con ogni studiato ritardo a queste stesse società di costituirsi definitivamente, e così lasciarle nell' impossibilità di raccogliere il pieno delle sottoscrizioni, o di passare le transazioni che sono necessarie per completare il capitale;

4° Nel declamare intanto che dette società mancano di fondi e di credito;

5° Nel maneggiare le cose in siffatto modo, che nessuna offerta o trattativa possa aver luogo sopra basi chiare e concludenti, e così poter accusare impunemente tutte le società prive di fondamento e chimeriche;

6° Finalmente nel guadagnar tempo per stancare il pubblico, affinchè questo, nella sua impazienza di avere le strade di ferro, si accomodi, senza eccessivo grido della pubblica opinione, a quelle predestinazioni che gl'intrighi dell'agiotaggio e dei suoi fautori stanno preparando.

Questi sono i mezzi dell' agiotaggio che traspirano in tutte le linee della sudetta diatriba, mezzi che ci erano noti, e che già abbiamo denunciati.

Questa però inoltre ci ha manifestato ün' altra parte del piano degli agiotatori, la quale noi non conoscevamo; abbiamo cioè imparato, ch' essi ambiscono a prodursi con una qualunque minima concessione, collo scopo di dare un saggio della loro esclusiva abilità nella costruzione delle strade ferrate, e per accostumare il pubblico alla continuazione dei loro lavori.

Non abbiamo poi potuto trattenere le risa nel leggere, che il difensore dell'agiotaggio abbia avuto il coraggio di tacciare di avidità le società, e le persone oneste che si sono precisamente riunite per impedire i mercimonii — *Clodius accusat moecos . . . Catilina Caethegum?*

Per ultimo ha destato la nostra indignazione l' ingiuria, che il campione dell'agiotaggio ha avuta la temerità di fare alla insigne Commissione delle strade ferrate, di cui lo zelo, e la rettitudine in tutti conosciamo. Ha egli detto ironicamente che in essa ripone ogni sua speranza. Noi abbiamo per questa illuminata Commissione, e per gli onorevoli membri che la compongono, grandissima stima, e siamo certi che essa avrà sempre avuto avanti agli occhi l' interesse del paese.

In quanto alle nostre speranze poi, noi le fondiamo non solo sulla di lei rettitudine, ma principalmente nell' imparziale, ed illuminata mente del saggio nostro Sovrano, avanti il di cui trono non può mai naufragare il vero, ed il giusto, ma soltanto l' avidità dell' agiotaggio, e gli artifici dell' intrigo. Dopo questo nostro ossequio di lode e di venerazione al magnanimo Pio IX, termineremo col protestarci che noi non intendiamo di appartenere a que' ciechi di mente che attendono il nuovo salvatore predetto dal difensore dell'agiotaggio; pur troppo ci gravano e ci graveranno addosso per molti anni quei soliti salvamenti e guai a noi se non fosse venuto a liberarcene pietosamente un Uomo, verso il quale non so se maggiore debba essere la gratitudine o la riverenza.

Marchese Orazio Antinori.

(1) « Ma informati, che anche taluno di cotesti avvoltoi va spiegando costì li propri artigli, o per conto proprio, o per quello di cert' uni, che tutti i monopolii vorrebbero quietamente godersi, noi crediamo sia pregio dell' opera smascherare cotesti avvoltoi; e far conoscere, se pure non si sanno ancora, le arti loro, onde porre Governi e privati in avvertenza, acciò, come a tanti altri già occorse, non vengano accalappiati, e sedotti da siffatti avventurieri.

» Nel così bandire a questi la croce, non ci nascondiamo, che nuova messe forse saremo per cogliere, come già ne succedeva altra volta, dell' ampio frutto di poco dicevoli contumelie. Ma ciò malgrado appena sapremo tentarsi nella patria nostra di praticar l' agiotaggio, e di svolgerne l'infausta rete, checchè ne possa succedere, non cesseremo dal cercare di smascherarlo, e dall' avvertire gl' incauti, che ad esso, di mentite spoglie addobbato, fossero per prestar fede, di non credere alle men rette sue arti. »

(*Locomotiva* N. 3 pag. 18.)

. . . . . « Conosciam pure, è vero, alcuni speculatori, altrove accennati quali avvoltoi, che vorrebbero far buona messe di premi, avviando allo sfrenato agiotaggio, il quale rovina i creduli, e tanti capitali consuma; ma costoro, noi speriamo, non otterranno, or che si fecero francamente conoscere, concessione alcuna, e torneran scornati là d'onde vennero; e cederanno il luogo ai prudenti ed onesti, quanto previdenti ed accorti. Per costoro soltanto noi scriviamo; agli altri ci manteniamo sempre nel fermo proposito di muover loro acerba inesorabil guerra. »

(*Ivi* N. 9. pag. 67.)

(2) « Del resto poi le Compagnie dei banchieri ed agiotatori (a tutti ben note) le quali, stante il vento che loro spira contrario nella pubblica opinione, sembrano aver rinunciato alli loro progetti, e che ora fingono dormire, sono invece vigilantissime, e si preparano nel silenzio le tenebrose vie per uscire in campo. Essi ed i loro alti fautori (che credonò essere ignorati e che sono conosciutissimi) pongono in opera ogni studio ed ogni arte nel discreditare le oneste Compagnie, collo scopo unico di togliersele d' innanzi, e così aver poi campo di uscire d' agguato, e spiegare gli artigli che tengono pronti per afferrare la preda che s' avvisano divorare. Questo è il lavoro, questa è l' astuzia del giorno. » (*Ivi* N. 7. pag. 49.)

L' Aristocrazia Nobiliare e Finanziera, e le strade ferrate.

Non rida chi legge questa intitolazione, perchè vi è più rapporto intimo fra questi cointeressati che non si vorrebbe credere. Nè, se a noi piacesse far pompa di spirito, mancherebbe modo di provare

i rapporti che ha il vapore colle strade ferrate, i rapporti che ha il fumo colla nobiltà, o quelli che ha l'aristocrazia bancaria con queste intraprese. Noi lasceremo però tale incarico alle penne francesi, abili maestre a volger in ridicolo questi temi; e invece ne prenderemo argomento di severe e di serie considerazioni. I rapporti fra i tre oggetti del titolo di questo scritto sono intimissimi, in forza di fatti reali, ed in forza dell'azione reciproca che da questi fatti resulta. Noi siamo tuttogiorno testimonii della parte che prendono alle vie ferrate le nostre aristocrazie delle due specie, e non possiamo nasconderci la influenza che le strade ferrate hanno ed ayranno nei loro interessi. L'aristocrazia nobile e terriera fa più sovente causa comune con la aristocrazia della finanza, per rapporto ai profitti ed ai progetti: le vie ferrate un giorno daranno, alle sorgenti delle respettive esistenze, ben altro sviluppo ed importanza coll' eccitamento di tutte le industrie. E questo il fatto che a noi si offre tutto giorno, e queste sono le future conseguenze che si denno aspettare. Nè questo fatto potrebbe criticarsi, o esser preludio di spiacevoli conseguenze, se si verificasse con quelle gradazioni che sono nell'ordine naturale dei due promotori, e dell'oggetto delle loro premure; ma perchè ciò non accade, e perchè anzi certe particolari circostanze vengono a turbare questo naturale andamento, così pur troppo siamo testimonii tutto giorno di gravi inconvenienti, i quali ce ne impromettono dei più gravi ancora. Nè sarà inopportuno rammentare di volo, che quanto noi annunciamo sul proposito delle strade ferrate, lo potremmo applicare ad ogni altro scopo industriale, in cui si riunisca l' azione delle due classi sociali sopra indicate. Ma ritornando al nostro tema particolare, faremo riflettere che l'aristocrazia terriera e la finanziera sono due classi influenti, che materiali e morali interessi rappresentano di grande rilievo; che la loro unione è utile ed opportuna; ma quando però nel principio morale non si confonda la loro differente natura, i pari per grado, pari per azione, pari per riverenza, quando vi si associi lo anello comune dell'ingegno, senza di che non si appresenta azione morale utile o possibile, non sono però pari di essenza, o per lo meno non poterono ancora talmente insieme fondersi, da spogliarsi dei vizi della loro particolare origine, per immedesimarsi in un solo principio, in un solo scopo, quello del generale e pubblico interesse.

La fusione apparente che ne è nata per ora, nel più dei casi ha servito a far deviare ed imbastardire l' aristocrazia terriera nella moralità e negli interessi materiali della Società che rappresentava e che deve rappresentare; imperocchè se abusò di questa rappresentanza, doveva esser corretta ma non distrutta, perchè ciò non è nelle forze umane, nè condurrebbe al bene della società. In pari tempo non ha servito all'aristocrazia di finanza, che a farle prendere le apparenze ridicole, a indossare la caricatura dell'aristocrazia nobile terriera; senza farle abbandonare i pericoli e la immoralità a cui espone il negoziar del contante, e l' esclusivo e preponderante possesso di quello; la grettezza e l'esclusività di certi interessi personali e più limitati, a discapito dei generali e pubblici, in somma i vizii inerenti alla propria origine. L' ordine provvidenziale però spingeva l'uno verso l'altro questi due elementi sociali, e mirando a livellare le classi, per diffondere il ben essere fra loro, e lasciare il predominio all'intelligenza, non era in siffatta guisa che richiamava a fondersi i diversi interessi, e l'azione loro riunirsi doveva, conservando intatti i principii morali, temperando colla rappresentanza dei nobili la preponderanza finanziera.

Ora applicatosi questo movimento sociale più particolarmente alle intraprese delle vie ferrate, noi abbiamo veduto e vediamo tutto giorno, non essere divenute queste che un' avida lotta di sporchi interessi, un campo di immorali guadagni, là dove si collegava un interesse pubblico di immensa rilevanza; a cui non era aliena la condizione ed i rapporti politici degli Stati con i privati interessi i più divisi, i più piccoli, in grazia dello spirito di associazione divenuto base e fondamento di quel movimento provvidenziale, che spinge e collega le varie classi fra loro, eliminando sì le abusive distinzioni, ma non distruggendo l' ordine che dalla creazione stessa consegue, e dal principio della Somma Sapienza, l'ordine morale.

Se l'abuso delle distinzioni che godeva l'aristocrazia terriera e nobile, era causa di disturbo sociale, l'aristocrazia finanziera collegandosi con essa ed imbastardendosi l'una con l'altra, non lo è meno, e potrebbe portare a più gravi conseguenze. Che anzi questo indifferentismo, questo materialismo di cui si accusa il secolo nostro, non senza fondamento, non può non attribuirsi a questo mescolamento, a prima vista indifferente nel calore della passione, e che i legislatori non hanno apprezzato abbastanza.

Ma, venuta l'epoca di più mature riflessioni, sorgono ora degli spiriti calmi e coscenziosi, i quali ammettendo la legittimità e l'opportunità di quel movimento che abbiamo sopra accennato, ma riconoscendo altresì i danni che ne sono risultati, ed i maggiori che si possono temere dal non essere esso movimento contenuto nei limiti morali d'azione e di scopo, che sono la base della società, si adoprano a tutta possa per farlo rientrare nell'ordine; e cercano così di far primeggiare i generali interessi, e non la sola frase di ben pubblico, non la voce della nazionalità europea, ma i veri fatti; perchè ciò caratterizza la falsa tendenza delle società, o il loro decadimento; la iattanza cioè dei principii e la pompa dei nomi, a mascherare appunto la deficienza reale di quei principii e dei fatti.

Nella specialità delle strade ferrate, l'aristocrazia terriera formando oggi giorno più che un'aristocrazia quale fu una volta di privilegio, ed esclusiva per la nascita e per gli onori, la rappresentanza della possidenza, era quella che, col riunirsi alla finanziera, che tutti ha i mezzi per realizzarle, poteva e doveva fondersi con quella per sostenere i principii di moralità e di pubblico interesse, per farsi mediatrice e conciliatrice degli interessi dei capitalisti con quelli pubblici, per salvare il principio di associazione, che per la forza maggiore, e per la naturale tendenza del più forte a soverchiare il più debole, è servito così non di elemento di azione regolare e generale, ma di scusa e di mezzo alle più immorali speculazioni, con discapito delle fortune private e del credito proprio, sebbene esso sia in realtà elemento di grandissimo conto, e il modo di azione che consegue dalla tendenza del secolo. E nel dire ciò noi non vorremmo passare, come facilmente accade ai dì nostri, per comunisti e socialisti, accusa facile a darsi, ma non spesso a provarsi, nella pluralità dei casi; che che ne voglia far credere lo spirito di partito, per valersene ai suoi fini più politici che economici e sociali; giacchè non vi ha persona di senno in Italia che oggi non riconosca, e se un momento trascese non siasi ricreduta, che i principii del comunismo e del socialismo non solo sono antisociali e sono il frutto di menti non tanto corrotte ed inique, quanto malate ed irritate, che non ponno anzi mai fondare scuola economica, nè possono economicamente sussistere. Onde è che non si deve confondere il principio di associazione regolare ed inteso e conosciuto or più or meno, ma pur inteso sempre da che società esiste, con le esagerazioni e i sogni dei pazzi e dei malcontenti sopra nominati; altrimenti tanto varrebbe proscrivere ogni arme, o condannare l'uso delle finestre nelle nostre case, perchè per qualche pazzo ponno esser mezzo di distruzione, o per qualche scellerato occasione a compiere un misfatto. Così si appresentano le cose agli spiriti calmi, e così sedate le passioni naturali e più vive nei tempi della transazione, si ritorna alla moderazione dei principii e alla applicazione più facile e più energica dei principii medesimi. E così è sperabile che sia per divenire in Italia in proposito della febbre industriale e delle strade ferrate in specialissimo modo.

Questo ritorno alla moderazione ed allo infrenamento degli individuali interessi, non è, particolarmente in proposito delle vie ferrate, seguito senza qualche urto e reazione, nè senza dispetti: mentre da una parte la voce coscenziosa di coloro cui cruciava il disordine, ha tuonato e con forza; dall'altra parte i capitalisti urtati hanno reagito e intrigato.

Diciamo però la verità a tutti, perchè così vuole il dovere. Chi corregge per amore del bene e non per spirito di personalità, si moderi; ricordi che è da persuadersi, non da ingiungersi il bene, poichè le leggi sole ponno punire e opporre la forza; ma chi corregge ed istruisce, conviene che sia mite e persuadente, combatta le passioni immorali, con risvegliare le virtù opposte; e queste sono il sentimento religioso, l'amor patrio e il senso della propria dignità, troppo necessario e possibile in ogni condizione sociale. Coloro poi che dispongono dei capitali e dei mezzi con cui la industria ha vita, si ricordino che il trascender e l'abusare ha portato colpi fatali ad una aristocrazia che era potente, non solo per la rappresentanza di materiali interessi, ma per il principio morale, da cui forse troppo si discostò; non anderebbero a lungo nemmeno essi liberi da' medesimi eventi, e sconvolgerebbero di bel nuovo la società col detrimento di tutti. Con l'uso prudente e moderato delle proprie facoltà, non vi sarebbero state rivoluzioni e neppure sorgerebbero certi principii sovversivi, perchè non si troverebbero i malcontenti, nè i corrotti potrebbero trovare l'occasione di fare il male. Però mentre sarebbe un ottimismo utopistico il pretendere che ciò avvenga, è un dovere di tutti il non perdere quello scopo di vista, che lo stesso Vangelo ci addimostra e ci comanda, cioè questo principio sociale.

(*Sarà continuato.*)

Notizie diverse

È vicino al suo fine il piano inclinato che il Governo Baverese fa eseguire nella strada ferrata Bavara-Sassone, e che della lunghezza di 4000 metri presenta una costante inclinazione di 28 millimetri per metro. La macchina locomotiva che farà il servizio su questo tratto è del peso di 25 tonnellate di 1000 chilogrammi. Questa è una novella prova dell'immenso progresso che la scienza va facendo nell'argomento delle vie ferrate, perchè pochi anni in addietro credevansi (ed ancora oggi si ritengono da parte dei meno informati) per insuperabili col servizio a locomotiva le salite superiori all'uno per cento; come credevasi di peso straordinario una locomotiva di 9000 chilogrammi mentre oggi si costruiscono di quelle di 25,000! Egli è vero che in qualche parte, come per esempio nella strada ferrata tra Birmingham e Glocester, esistono già da vari anni salite del 2 e mezzo per cento (ossiano 25 millimetri) praticate dalle locomotive: ma poichè quest'ultime in addietro non si costruivano che di 12 in 15000 chilogrammi di peso massimo, occorrevano delle macchine di sussidio quando li treni da trascinarsi erano troppo considerevoli. In America il fatto più parlante ci viene offerto dalla gran strada ferrata dell'Ohio (lunga 600 chilometri), dove un primo tratto che aveva 5 piani inclinati in ragione di 50 millimetri, e che per ciò doveva essere servito con cavalli, venne nel 1841 del tutto rifatto e ridotta l'inclinazione a 16 millimetri, mercè la quale riduzione le locomotive di soli chilogrammi 12000 di peso vi trasportano ora i treni senza il menomo inconveniente.

V'ha chi teme cotali inclinazioni più tosto per il servizio in discesa che per la difficoltà nel salire. A questi si osserva che i freni impiegati sulle vie ferrate non sono già simili a quelli in uso per gli ordinari carriaggi, essendo composti da macchine isolate che si collocano fra le locomotive ed i treni, e che sono di un effetto molto maggiore, e molto più sicuro. D'altronde basta che un piano inclinato non sia troppo continuato, e che ogni tanto vi sia introdotta una breve contropendenza per moderare i maggiori effetti della forza di gravità. Come per le acclività così per le curve la scienza ha immensamente estesi i limiti preesistenti. Nel 1840 fin un Stephenson predicava raggi di 500 metri per minimi. Oggi i raggi di 150 in 200 sono comunissimi, e gli esperimenti del signor Jouffroy non tendono a niente meno che a ridurli a 30 metri soltanto! Quelle nelle vie interne della città di Baltimore in America sono di soli 10 met., ma a servizio lento e quindi impraticabili nel bel mezzo di una linea di strada ferrata. *X.*

— Non ostante le tante assicurazioni, la questione delle vie ferrate prussiane non è in quello stato di avvilimento in cui l'hanno riposta alcuni dei nostri giornali, ciò che si rileva dalla recente determinazione di quel Governo relativamente ad una seconda linea di via ferrata da eseguirsi direttamente tra Berlino e Dresda, nonostante l'esistenza di una prima linea per Lipsia, di poche miglia più lunga, che già congiunge quelle due Capitali. Se in un momento, generalmente sì poco propizio alla creazione di nuove imprese grandiose di vie ferrate, potè maturare il pensiero di raddoppiare la comunicazione per via ferrata fra le citate due città, convien dire che l'importanza di simil genere di vie di comunicazione abbia trovato tal fiducia in quelle popolazioni, da non lasciarle retrocedere anche di fronte ai più imponenti ostacoli. Quanta maggior ragione abbiamo noi di far voti per le strade ferrate, noi che volentieri ci contenteremmo di una sola linea per ogni direzione, purchè fosse sul terreno, e non solamente sulla carta.

— Domenica 21 febbraio scorso si fece la consegna della via ferrata atmosferica che lega la stazione del *Pecq* a quella di *Saint Germain;* all'esperienza di prova vi assistè il ministro de' lavori pubblici e la commissione scientifica. — Il convoglio giunto all'altezza del bosco del *Vesinet*, e lasciato dalla locomotiva, è stato legato al carro direttore del sistema atmosferico; in seguito dal telegrafo elettrico è stato dato il segnale d'azione della macchina fissa. Dopo pochi minuti il vuoto era fatto, e la distanza di 2500 metri fu divorata in tre minuti, ossia a ragione di più di 40 chilometri all'ora, sopra un'inclinazione di 35 millimetri.

— A proposito delle inclinazioni di cui possono essere affette le vie ferrate non sarà discaro di saperne alcune che si trovano d'aver superato il limite ordinariamente stabilito, l'esperienza mostrandosi favorevole ad esse. (*Vedi il Journal des Chemins de fer N. 49 del* 1846.) La strada tra Londra e Birmingham contiene una rampa di 15 millimetri sopra 1,200 metri di lunghezza, quella di Birmingham a Glocester inclina 27 millimetri, quella di Brunswich a Harzburg 21 millimetri. La linea da Stuggard a Ulm a traverso le Alpi presenterà delle inclinazioni di 22 millimetri, separate dalle altre di 10 millimetri per metro. Di più il governo Bavarese ha fissato a 25 millimetri il massimo delle pendenze nelle montagne, sopra la rete di cui ha intrapreso la costruzione. — Finalmente questa pendenza massima è stata portata a 20 millimetri sopra la linea di Vienna a Trieste: e a Saint Germain le pendenze paraboliche variano da 0 a 35 millimetri sopra 900 metri, e una rampa di 35 millimetri sopra 1000 metri è stata francata da un treno per mezzo della locomotiva l'Ercole con una celerità di 36 a 40 chilometri per ora.

Sopra questi fatti trovasi costatato quanto di recente ha operato negli studii di dettaglio il signor Lebens nella linea tra Tolosa e Baiona nella regione de' Pirenei. Il suo profilo longitudinale contiene rampe di 9 e 15 millimetri; un piano inclinato di 4 centimetri sopra una lunghezza di 2,541 metro; un'altra di 44 millimetri sopra 1,600 metri, e pendenze che si alzano fino a 14 millimetri. Esso ha supposto che ai due piani inclinati saranno poste in esercizio le macchine fisse, al resto le locomotive.

— Nei fogli antecedenti relativamente alle *strade ferrate elettro-pneumatiche* fu detto che l'interposizione di un foglio di carta riducendo sotto al decimo la potenza coercitiva della calamita, faceva sì che questa non potesse perciò usarsi come forza motrice.

Però ora sembra che dobbiamo cangiar d'avviso. Il signor Jobard ci dice quanto segue. « Ho avuto occasione di visitare il signor Froment, che si è distinto per l'applicazione dei fenomeni magneto-elettrici sopra tutti i fisici; egli in mia presenza ha collocato sopra un ferro di cavallo, capace di uno sforzo di 1,000 chilogrammi al contatto, due fogli di cartone, formanti una spessezza di circa 4 millimetri, e sopra questi un'armatura, che non ho potuto smuovere lateralmente, usando tutta la forza musculare, che io vi poteva mettere. Allora soltanto io ardii di darmi a credere, che fosse vinta la causa dei cammini di ferro *elettro-pneumatici.* »

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma del 26 Marzo 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 2. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	104 50
Chiusura »	— —	104 50

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . . .	80	40	Genova . .	18	37
Livorno. . .	15	68	Londra . .	463	—
Firenze . . .	15	68	Parigi . . .	18	34
Venezia . . .	15	72	Marsiglia. .	18	30
Milano . . .	15	80	Lione . . .	—	—
Ancona . . .	99	20	Augusta . .	46	80
Bologna. . .	99	50	Vienna. . .	—	—

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	108 1/2
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	93
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	173 1/2
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	120 1/2
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	98 1/2
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	109 1/2
— — Magdeburg	95	3,800,000		—
— — Amburgo	150	*Nuova*		104
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	108 1/2
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	88 3/4
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	—
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	200 1/2
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	87 1/2

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	106 1/2
Taunus	33	1,200,000	19 60	151
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	123
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12	*Il corso delle Azioni francesi si regola sul valore di franchi 500 per Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non constando ancora quello dell'ultimo semestre.*		F. 1020
— — Versailles (destra)	16			360
— — — (sinistra)	11			230
— — Orléans	76			1275
— — Rouen	86			678
— — Lyon	»			465
— — Strasbourg	»			449
— — Nord	»			625
Orléans — Bordeaux	»			516
Strasbourg — Basilea	90			207
Bordeaux — Cette	»			450

AVVISO IMPORTANTE

A norma di tutti in generale, e particolarmente di quelli che d'ora in poi possano avere interesse di corrispondenza con noi, facciamo noto che la Tipografia nostra, già *Dei Classici Sacri,* prende il nome di **Tipografia della Società Editrice Romana,** e ciò per la ragione seguente. Quando Ottavio Gigli fondò dapprima questo Stabilimento Tipografico, lo fondò per istamparvi esclusivamente la sua *Biblioteca Classica Sacra;* quindi trasse da essa il nome più a lui conveniente. Ma ora che di molto si è accresciuta essa Tipografia, e da questa escono stampe di altre materie, che non son quelle dei Classici, si è creduto non più convenire a lei il primo nome, e perciò le si è dato il secondo più proprio, cioè quello di *Tipografia della Società Editrice Romana.*

PUBBLICAZIONI DELLO STABILIMENTO TIPOGRAFICO DELLA SOCIETA' EDITRICE ROMANA

BIBLIOTECA DELLE FAMIGLIE

DIRETTA E COMPILATA DA O. GIGLI

Con la collaborazione dei Signori Principe Carlo Buonaparte. — Cav. abate Ferrante Aporti. — Cav. Adriano Balbi. — Prof. abate Giuseppe Baruffi. — Prof. cav. Giacinto Collegno. — Prof. bar. Giovanni Plana. — Dott. Luigi Masi. — Prof. Francesco Orioli. Prof. Gioacchino Taddei. — Conte Pietro Estense Salvatico. Marchese Orazio Antinori. — Prof. Vitale Rosi.

100 Vol. in-18° Bai. 10 il Volume

(Se ne pubblica un volume al mese.)

Questa *Biblioteca* sarà composta di tre diverse serie: delle quali la prima conterrà Trattati elementari riguardanti l'educazione sia intellettuale, sia morale, sia fisica; la seconda conterrà completi o in saggio gli Scrittori classici della nostra letteratura, e la terza sarà formata da una *Enciclopedia d'arti e mestieri.*

L'ARTIGIANELLO

Giornale morale, religioso, istruttivo

PER L'EDUCAZIONE DEL POPOLO

Diretto e pubblicato da OTTAVIO GIGLI.

TERZO ANNO

Questo giornale settimanale forma ogni anno un volume di pagine 420 circa, e si pubblica tutti i sabati in un mezzo foglio in-8 a due colonne.

I due primi volumi sono stati già pubblicati.

L'obbligo dell'associazione è per un anno, ossia per un volume, il quale contiene i fogli dal gennaio a tutto dicembre.

Si paga anticipatamente per un mese bai. 5; per un trimestre bai. 15; per un semestre bai. 30; per un anno bai. 60.

ROMA. — Tipografia della Società Editrice Romana, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

8 APRILE 1847. ANNO PRIMO. — N° 12.

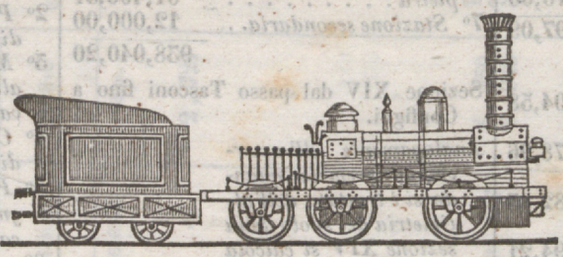
DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Continuazione delld Relazione della Sezione tecnica romana.* — *Alcune parole intorno alle Strade ferrate Pontificie* (P. Conti). — *L'aristocrazia nobiliare e finanziera, e le Strade ferrate* (P. Conti). — *Risposta all'autore dell'articolo* La Locomotiva, *inserito nella* Farfalla (O. Antinori). — Strade ferrate estere. — Borsa di Roma.

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

Continuazione della Relazione della Sezione tecnica Romana.

Spese occorrenti alla costruzione ed al fornimento di ogni arnese d'esercizio.

Stazione centrale di Roma con sue dipendenze	1,024,784,97

1ª LINEA DA ROMA A LIRI PER CEPRANO

Sezione I da Roma fin sotto Albano.

1° *Indennizzi per occupazione ed acquisto di fondi compresa l'area della stazione. . . sc.*	4,396,63
2° *Movimenti di terra in rilevato. . . . . .*	46,209,34
3° *Movimento di terra in scavo . . . . . .*	40,479,27
4° *Chiavicotti per scoli di acque, ponti ed altre opere murali. . . . . .*	169,771,73
5° *Parte carreggiabile completa armata sopra traverse di legno. . . .*	62,270,36
6° *Parte carreggiabile armata sopra dadi di pietra. . . . . .*	89,477,25
7° *Stazione secondaria. .*	20,000,00
	432,604,58

Sezione II da Albano - Civita Lavinia Velletri.

1° *Indennizzi per occupazione ed acquisto di fondi. . . . . .*	8,264,97
2° *Movimenti di terra in rilevato. . . . . .*	28,014,03
3° *Movimenti di terra in scavo . . . . . .*	143,290,08
4° *Chiavicotti per scoli di acque, ponti, ec. . .*	1,162,742,86
5° *Parte carreggiabile completa armata su traverse di legno. . . .*	38,804,06
6° *Parte carreggiabile armata sopra dadi di pietra. . . . . .*	157,345,96
7° *Stazione secondaria compresa l'area. . . .*	20,217,00
	1,558,678,96

Sezione IV da Velletri - Valmontone.

1° *Indennizzi per occupazione ed acquisto di fondi compresa l'area della stazione. . . . .*	4,822,86
2° *Movimenti di terra in rilevato. . . . . .*	42,600,80
3° *Movimenti di terra in scavo . . . . . .*	151,898,32
4° *Chiavicotti per scoli d'acque, ponti ed altre opere murali. . . . . .*	304,468,00
5° *Parte carreggiabile completa armata su traverse di legno. . .*	31,849,29
6° *Parte carreggiabile armata sopra dadi di pietra. . . . . .*	107,445,56
7° *Stazione secondaria.*	20,000,00
	663,082,83

Sezione V da Valmontone - Anagni.

1° *Indennizzi per occupazione ed acquisto di fondi. . . . . .*	4,712,03
2° *Movimenti di terra in rilevato. . . . . .*	166,658,01
3° *Movimenti di terra in scavo . . . . . .*	65,077,68
4° *Chiavicotti per scolo d'acque, ponti ed altre opere murali. . . . . .*	27,134,00
5° *Parte carreggiabile completa armata su traverse di legno . . . . .*	124,171,74
6° *Parte carreggiabile armata sopra dadi di pietra . . . . . .*	37,555,75
7° *Stazione secondaria compresa l'area. . . .*	20,105,00
	445,394,21

Sezione VI da Anagni - Frosinone.

1° *Indennizzi per occupazione ed acquisto di fondi compresa l'area delle stazioni. . . . . .*	5,442,74
2° *Movimenti di terra in rilevato. . . . . .*	49,879,94
3° *Movimenti di terra in scavazione. . . . . .*	142,038,88
4° *Chiavicotti per scolo d'acque, ponti ed altre opere murali. . . . . .*	105,280,00
5° *Parte carreggiabile, completa armata su traverse di legno. . . . .*	118,617,76
6° *Parte carreggiabile, armata sopra dadi di pietra . . . . . .*	94,409,96
7° *Stazioni secondarie. .*	40,000,00
	555,669,28

Sezione VII da Frosinone - Ceprano.

1° *Indennizzi per occupazione ed acquisto dei fondi. . . . . .*	3,948,52
2° *Movimenti di terra in rilevato . . . . . .*	121,839,41
3° *Movimenti di terra in scavo . . . . . .*	78,705,28
4° *Chiavicotti per scolo di acqua, ponti ed altre opere murali. . . .*	53,224,00
5° *Parte carreggiabile, completa armata su traverse di legno . . . . .*	74,642,20
6° *Parte carreggiabile, armata sopra dadi di pietra . . . . . .*	71,782,07
7° *Stazioni secondarie compresa l'area. . . .*	40,198,00
	444,339,28

Sezione unica, deviazione per Porto d'Anzio. (Sezione N° III.)

1° *Indennizzi per occupazione ed acquisto di fondi. . . . . .*	5,562,07
2° *Movimenti di terra in rilevato. . . . . .*	130,297,44
3° *Movimenti di terra in scavo . . . . . .*	63,912,16
4° *Chiavicotti per scolo delle acque, ponti ed altre opere murali. . .*	7,721,76
5° *Parte carreggiabile, completa armata su traverse di legno. . .*	138,135,28

6° *Parte carreggiabile, armata su dadi di pietra* 106,198,38
7° *Stazione secondaria compresa l'area* 20,070,00
471,897,09

Epilogo per la 1ª linea.

Iª *Da Roma - Albano* . . .	432,604,58
IIª *Da Albano - Civita Lavinia - Velletri*	1,558,678,96
IVª *Da Velletri - Valmontone*	663,082,83
Vª *Da Valmontone - Anagni*	445,394,21
VIª *Da Anagni - Frosinone*	555,669,28
VIIª *Da Frosinone - Ceprano*	444,339,28
IIIª *Di Porto d'Anzio, da Civita Lavinia, ad Anzio*	471,897,09
Sc. rom.	4,571,666,25

2ª LINEA DA ROMA A TERNI

Sezione XI da Roma all'Aniene.

1° *Indennizzi per occupazione ed acquisto di fondi* 2,759,88
2° *Movimenti di terra in rilevato* 9,008,42
3° *Movimenti di terra in scavo* 17,568,84
4° *Chiavicotti per scolo d'acque, ponti ed altre costrutture murali* . . . 9,020,08
5° *Parte carreggiabile armata su traverse di legno* 19,258,24
6° *Parte carreggiabile armata sopra dadi di pietra* 31,755,01
89,370,47

Sezione XII dall'Aniene al Grillo.

1° *Indennizzi per occupazione ed acquisto di fondi* 1,594,84
2° *Movimento di terra in rilevato* 67,964,90
3° *Chiavicotti per scolo delle acque, ponti, ec.* 29,758,89
4° *Parte carreggiabile armata su traverse di legno* 165,344,79
264,663,42

Sezione XIII dal Grillo al passo Tasconi.

1° *Indennizzi per occupazione ed acquisto di fondi ed area della stazione* 3,067,32
2° *Movimenti di terra in rilevato* 126,008,82
3° *Movimenti di terra in scavo* 159,710,14
4° *Chiavicotti per scolo d' acque, ponti ed altre costrutture murali.* 444,034,00
5° *Parte carreggiabile completa armata su traverse di legno* 101,813,41
6° *Parte carreggiabile armata sopra dadi di pietra* 91,406,51
7° *Stazione secondaria* . . 12,000,00
938,040,20

Sezione XIV dal passo Tasconi fino a Configni.

Analogamente all' osservazioni premesse quando si è trattato dell'altimetria del suolo della sezione XIV si calcola l' importo complessivo dei lavori occorrenti per quel tratto di strada ferrata a 568,462,74

Sezione XV da Configni a Terni.

1° *Indennizzi per occupazione ed acquisto di fondi* 2,336,15
2° *Movimenti di terra in rilevato* 107,618,44
3° *Movimenti di terra in scavo* 98,650,51
4° *Chiavicotti per scolo d' acque, ponti gallerie sotterranee ed altre strutture murali* . . . 207,360,45
5° *Parte carreggiabile completa con armatura su traverse di legname.* 75,494,58
6° *Parte carreggiabile con armatura sopra dadi di pietra* 68,954,11
7° *Stazione secondaria compresa l'area* 20,300,00
580,714,24

Epilogo per la 2ª linea.

XI *Roma-Aniene* . . .	89,370,47
XII *Aniene - Grillo* . . .	264,663,42
XIII *Grillo-passo Tasconi*	938,040,20
XIV *Passo Tasconi - Configni*	568,462,74
XV *Configni - Terni* . . .	580,714,24
Sc. rom.	2,441,251,07

3ª LINEA DA TERNI AD ANCONA

Epilogo per la 3ª linea

1° *Per acquisto dei fondi da occuparsi* 350,000,00
2° *Per case coloniche ed altri fabbricati da demolirsi* 50,000,00
3° *Movimenti di terra ed altre materie in taglio o in rilevato* . . . 1,760,000,00
4° *Strutture murali compreso otto chilometri di galleria sotterranea* . . 2,300,000,00
5° *Armatura completa su traverse di legname chilometri* 116 1,049,498,00
6° *Idem con dadi di pietra chilometri* 116 . . . 1,014,350,00
7° *Stazioni in via presuntiva* 600,000,00
Sc. rom. 7,123,848,00

4ª LINEA DA ANCONA A BOLOGNA

Epilogo per la 4ª linea

1° *Per acquisto dei fondi da occuparsi* 575,000,00
2° *Per case coloniche e di villa da demolirsi* . . 80,000,00
3° *Movimenti di terre ed altre materie in rilevato* 375,163,00
4° *Chiavicotti per scolo di acque* 80,000,00
5° *Ponti, muri di sostegno, scogliere, intersecazione di strade* . . . 1,383,000,00
6° *Parte carreggiabile completa compreso l'imbrecciamento* 2,080,902,00
7° *Stazioni in via presuntiva* 600,000,00
Sc. rom. 5,174,065,00

Corredo per l'esercizio delle suddette 4 linee e deviazione per porto d' Anzio.

1° *Piatte forme girevoli nelle stazioni* 600 *a sc.* 112 *l'una* 67,200,00
Locomotive 160 *a sc.* 7800 *l'una* 1,248,000,00
Tender 130 *a sc.* 900 *ciascuno* 117,000,00
Diligenze da 24 *persone* 270 *a sc.* 1200 *ognuna.* 324,000,00
Chars-à-bancs coperti 420 *a sc.* 600 *l'uno* . . . 252,000,00
Carri scoperti da 60 *persone* 240 *a sc.* 900 *l'uno.* 216,000,00
Carri sopra molle per le merci, per le bestie, per le vetture, per i bagagli, pel carbone, 1000 *a sc.* 250 *l'uno ragguagliatamente* 250,000,00
Carri pel servizio interno 200 *a sc.* 100 *ciascuno.* 20,000,00
Oggetti diversi come mobili, carrettini, cavalli, grue, sifoni, ec. ec. . . 200,000,00
Spese del piano ed amministrazione, direzione dell'opera 610,000,00
Sc. rom. 3,304,200,00

Epilogo generale.

Stazione di Roma . . *sc.*	1,024,784,97
1ª *Linea con la diramazione per Anzio* . . .	4,571,666,25
2ª *Linea*	2,441,251,07
3ª *Linea*	7,123,848,00
4ª *Linea*	5,174,065,00
Corredo d'ogni arnese e spese d' ingegneri . . .	3,304,200,00
Totale sc. rom.	23,639,815,27

N. B. Mentre gl'ingegneri addetti alla Società Nazionale operavano in campagna e compilavano i loro piani e scandagli preventivi, furono pubblicati nel N. 6 di questo giornale alcuni risultati artistici ottenuti dagli studi del signor ingegnere Scarabelli. I quali studi sebbene sieno stati fatti sopra dati e linea in parte diversa, con tutto ciò non variano più del 10 per cento nello loro risulanze finali.

QUADRO DIMOSTRANTE LE VARIE PARTI

DELLA LINEA FERRATA DA ROMA AL LIRI CONFINE DELLO STATO PONTIFICIO

COL REGNO DI NAPOLI, E BRACCIO PER PORTO D'ANZIO

Numero progressivo delle Sezioni	PUNTI ESTREMI DELLE SEZIONI	Lunghezza livellata in chilometri	SVILUPPO PLANIMETRICO		RAGGIO DI CURVATURA	SVILUPPO ALTIMETRICO		LUNGHEZZA DELLE LIVELLETTE			Pendenze relative per chilometro
			Rettilinei	Curve		Altezza sul livello basso del mare		Acclive	Orizzontale	Declive	
						Minima	Massima				
			Chilom.	Chilom.	Chilom.	Metri	Metri	Chilom.	Chilom.	Chilom.	
	LINEA NAPOLETANA										
I	Da Roma fin sotto Albano.	17, 011	2, 277 10, 481 1, 053	1, 800 1, 400	3, 000 4, 000	49, 360	155, 551	14, 284	»	2, 727	7, 500 1, 100
II	Da Albano come sopra alla Nazionale Appia sotto Velletri.	21, 838	3, 743 5, 230 5, 965	2, 400 3, 000 1, 500	4, 000 4, 000	155, 550	221, 920	4, 340 17, 498	»	»	7, 500 2, 049
IV	Dalla Nazionale Appia, poco inferiormente a Velletri, fino sotto Monte Fortino dirimpetto a Valmontone. .	15, 518	10, 638	1, 380 3, 500	4, 000 4, 000	221, 920	306, 640	12, 071 3, 447	»	»	7, 010 6, 430
V	Dal Pistatore diruto, presso la strada di Monte Fortino, sino all'incontro della strada di Gorga incontro ad Anagni.	18, 350	18, 350	»	»	161, 070	284, 460	5, 625	0, 837	4, 950 6, 940	10, 219 10, 610 7, 317
VI	Dal detto punto fino allo stillo Sodani, presso il ponte di Ceccano.	24, 000	24, 000	»	»	134, 750	222, 900	5, 420	»	5, 570 13, 010	0, 196 11, 687 0, 195
VII	Dallo stillo Sodani, presso il ponte di Ceccano, sino all'incontro del fiume Liri.	18, 235	14, 235	4, 000	4, 000	83, 366	134, 748	»	»	14, 987 3, 248	1, 500 8, 770
		114, 952	95, 972	18, 980	»	»	»	62, 683	0, 837	51, 432	»
	DEVIAZIONE D'ANZIO										
III	Dall'osteria di Fontana di Papa, sulla Nettunese, al porto d'Anzio	27, 537	6, 920 14, 217	5, 600 0, 800	4, 000 4, 000	36, 450	195, 429	»	»	11, 373 10, 023 6, 141	9, 640 0, 990 6, 380

QUADRO DIMOSTRANTE LE VARIE PARTI
DELLA LINEA FERRATA DA ROMA A TERNI

TERMINE DEL CIRCONDARIO DELLA PRESIDENZA ROMANA

Numero progressivo delle Sezioni	PUNTI ESTREMI DELLE SEZIONI	Lunghezza livellata in chilometri	SVILUPPO PLANIMETRICO		RAGGIO DI CURVATURA	SVILUPPO ALTIMETRICO		LUNGHEZZA DELLE LIVELLETTE			Pendenze relative per chilometro
			Rettilinei	Curve		Altezza sul livello basso del mare		Acclive	Orizzontale	Declive	
						Minima	Massima				
		Chilom.	Chilom.	Chilom.	Chilom.	Metri	Metri	Chilom.	Chilom.	Chilom.	
	LINEA TERNANA										
XI	Dalla stazione centrale presso Porta Maggiore, sino all'Aniene presso il ponte Salario.	5, 712	5, 712	»	»	34, 578	49, 360	»	»	1, 993 3, 719	1, 10 3, 04
XII	Dalla ripa sinistra dell'Aniene, sino alla soglia della chiesa al Caseggiato del Grillo.	18, 850	2, 330 3, 970 6, 780 2, 150	1, 600 0, 900 1, 120 »	4, 000 1, 350 2, 700 »	» » » »	35, 149 » » »	» » » »	18, 850 » » »	» » » »	Orizzontale » » »
XIII	Dal punto suddetto, al passo Tasconi.	21, 746	1, 143 2, 405 6, 867 0, 480 1, 527 2, 013	1, 127 1, 686 1, 686 1, 686 1, 126 »	1, 760 3, 600 3, 600 3, 600 1, 760 »	» 34, 179 » » » »	» 96, 001 » » » »	9, 766 5, 579 » » » »	» » » » » »	» » 6, 401 » » »	1, 251 8, 780 2, 190 » » »
XIV	Dal passo Tasconi, fino a Configni . . .	18, 988	»	»	»	»	»	»	»	»	»
XV	Dal detto punto di Configni sino alla sponda sinistra della Nera presso la Porta Romana di Terni.	16, 247.	2, 580 1, 600 1, 350 4, 560	0, 760 3, 150 0, 535 1, 712	1, 075 4, 000 0, 800 2, 340	» 347, 358 » »	» 446, 433 » »	» » » »	2, 160 0, 757 2, 907 »	7, 058 3, 365 » »	1, 000 1, 000 » »
		81, 543	45, 467	17, 088				15, 345	24, 674	22, 536	
			+ 18, 988						+ 18, 988		

Camillo Ravioli Segretario — *Paolo Provinciali Direttore in capo* — *Guido Romiti Ispettore*

Alcune parole intorno alle strade ferrate pontificie.

Abbastanza anche troppo ebbe il tema delle strade ferrate discussione negli Stati Pontificii per non dire in Italia, e queste discussioni utili esser possono per un certo periodo, e quando non escano dal limite che allo scopo conduce, ma se alla fine non tendono a dare un movimento sintetico divengono o cicalate, o istrumento di maneggio, o seminio di distruzione e di disgregazione. Ci pare adunque tempo che alcuni lascino i lor temi favoriti, e entrino nella moderazione dei principii: altri lascino l' intrigo spinto da amor proprio, o da particolari interessi, e tutti si ricordino che i loro discorsi, i loro maneggi solo saranno giustificati da un sol fatto, quello che tenda a volere con fondamento la linea ferrata progettata dal Governo Pontificio, e quale esso la vuole; e da quello di cooperarvi efficacemente con la intenzione, e con centralizzarvi i mezzi. Mancano al dovere di buoni cittadini in qualunque Stato essi sieno, a qualunque ceto appartengano, coloro che, potendo in qualche guisa riunire gli animi, e concordare le opinioni, per vezzo si compiacciono volgere o in ridicolo e secondare la discordia, increduli a tutto, facendo solo travedere di non aver fede nella cosa pubblica perchè privi di principii. Mancano coloro che bonariamente si prestano agli intriganti che sono usi ad affacciarsi a queste speculazioni per coprire così col manto del loro nome intrighi alla perfine dannosi al Governo; mancano quegli speculatori, i capitalisti nazionali, i quali o per dispetto, o per assicurarsi un esclusivo guadagno, o per servire ai rapporti con capitalisti esteri, si uniscono a complicare le circostanze con maneggi, con progetti veri o simulati, ed a giocare ogni arme per impedire la unione degli animi, e dei mezzi, ricorrendo dall' intrigo a quelli più sconvenienti. Mancano altamente, e noi potremmo tacciarli della più alta immoralità, coloro i quali sieno, o no indifferenti a questo stato di cose, che tende a disunire anzichè ad unire stieno dietro alla cortina per aspettare che reso impossibile ogni progetto vengano fuori le offerte loro per imporsi al Governo ed al paese impaziente, e stretto dal bisogno di avere le strade ferrate.

Quando rientreremo tutti in noi stessi? Quando prenderemo a secondare con i fatti quel grande che or ci appaghiamo di ricambiare con le grida? Quando lasceremo di farci commiserare agli stranieri, i quali plaudendo alle nostre grida, compiangono poi la disunione e la meschinità che appariscono nei fatti? E quando invece di andare ad accattare fatti o lontani, o impossibili, noi ci contenteremo di unirsi alla prattica di quelli che buon volere di principe, forza di cose, maturità di circostanze ci offrono a vasto, ed immediato campo d' azione?

Un torto immenso hanno le popolazioni italiane a rimproverarsi, esso è (e sia con pace detto di molti uomini insegni) che si sono fino ad ora distinte nelle astrazioni, e che spaziando per quelle, pregustando con la fervida nostra mente se non l' ideale quello che era molto remoto si sono distratte dallo studio che per via di applicazioni educa i popoli, e li conduce grado a grado alla capacità di eseguire e a quello sviluppo cui non si giunge di slancio. Oh quanti abbiam noi giovani generosi di animo, valenti per ingegno, che sentono tutta l'energia dell' amor patrio, ma che simili ad un nuotatore mal pratico non sanno, o non puonno raggiungere lo scopo, e con fatica immensa giungono agli scogli più prominenti con lena affannata. Pratica, pratica noi grideremo: pratica nella virtù, e nella morale privata, modestia, pratica in quelle pubbliche. Pratica nell' acquistar lumi; pratica in unirsi, e moderarsi per mantenersi uniti; pratica nel prestarsi ogni ceto unanime a promuovere quelle istituzioni utili, quei bisogni materiali che sono più universali e per i primi favoriti dalle circostanze: con questo sol mezzo si può procedere onestamente, e con bene progressivo: ogni altro ci farà danno, e ci renderebbe colpevoli, e ridicoli, la più triste condizione in cui possa cadere un' individuo, ma la più fatale per un popolo.

E per tornare alle vie ferrate d' onde forse troppo ci dilungammo.

Noi non abbiamo mai inteso come col prolungarsi la discussione, col calmarsi qualche passione, col progresso dei fatti non si sia bene inteso il vero, e l' utile scopo di coloro che promossero la Società Nazionale per le strade ferrate, sicchè quasi crediamo che da coloro i quali tanto ne parlarono, mai bene a fondo non sia essa stata considerata.

Non è adunque venuto bene in mente a coloro che la idea che essa rappresenta era di una importanza, e di una portata molto più feconda che non è risultato dagli esami minuti, che ciascuno ne ha fatto secondo le sue passioni, o secondo le sue mire?

Questa aggregazione di onesti e rispettabili cittadini, e che di tali si componga niuno vorrà asserire il contrario, quale idea rappresenta; quale scopo si è imposto? La idea quella degli interessi generali del paese: lo scopo reale quello di vincere gli ostacoli alla pronta, e regolare costruzione delle vie ferrate: son più ridicoli che tristi quelli che vedono la speculazione sotto questo pretesto: nò lo scopo reale è il detto si facciano le strade, e si facciano in quel modo che concili il giusto interesse dei capitalisti, con quello del Governo, e con quello dello Stato intero. Mediatrice solenne per la idea, e coscienziosa per il modo con cui vi procede, essa assunse quella parte, che niuno poteva assumere, nè efficacemente sostenere che sotto questa forma, e con questa organizzazione; ed in tal proposito sono maligni coloro che le eccitano contro le gelosie, ed il mal volere delle autorità, o le passioni private, poichè nelle circostanze nostre nella posizione in cui ci trovavamo non vi era che una unione di cittadini che potesse in certa guisa spianare all' autorità superiore quella via che essa stessa non avrebbe potuto aprire, o battere senza incontrare gravi inconvenienti, imperocchè la mediazione privata fra tanti interessati in un pubblico servigio spesso è più efficace, e di maggior disimpegno per il Governo, che il suo diretto intervento: e perchè la mediazione privata assumesse la forza, e la imparzialità necessaria per contenere nei limiti se stessa, e le passioni, e gli intrighi privati non vi era che la idea e la organizzazione che rappresenta la Società Nazionale.

Ma a questa mancò una sola cosa di essere intesa prontamente da molti, il che si deve però condonare alle circostanze, ma non si potrebbe non condannare il buon volere cittadino una volta che fatta riflessione ben si comprenda. La unione dei nobili e dei cittadini distinti per intelligenza e fortuna avrebbe dato un' impulso più pronto alla azione centralizzante di questa, e lasciati sorgere meno centri d' intrigo, e di personalità, e di disunione: e noi crediamo che coloro i quali sono chiamati a decidere su queste materie, e il Governo stesso, avrebbero più presto riconosciuta la importanza e l' utile di questa associazione nazionale, se più unione vi avessero veduto. Ma in un paese più avanzato del nostro, non sarebbe forse stata ad arte indirettamente promossa l' azione della Società Nazionale, trovandosi in circostanze quali noi ci troviamo?

Possano queste parole aumentare la fiducia dei già bene disposti, ma timidi, conciliare gli animi punti da qualche calda discussione inevitabile però in siffatti interessi, ma non certo malevola: possa in somma ogni coscienza risvegliarsi, e possa ogni ceto sentire il dover suo in cosa di tanto momento, ricordandoci che un Pontefice ci ha aperto la via pratica che questo uomo insigne giustamente attende che in luogo di attraversargli il cammino con dimostrazioni vane e discussioni astratte, gli si dia tutto il concorso nostro pratico, tranquillo, spoglio da ogni mira personale. E questa sarà una via di procedere efficace, pronta e dignitosa che risveglierà in noi il sentimento della propria dignità, non l' arroganza, il rispetto delle altre nazioni, non il sarcasmo. *Principe Conti.*

L' Aristocrazia nobiliare e finanziera, e le strade ferrate.

Continuazione.

Noi non pertanto vorremmo veder moderare gli attacchi e uscire dalla sfera delle private passioni da un lato; vorremmo dall' altro veder moderato il disgusto e la reazione, riconoscendo che non si è

attaccata la ricchezza in genere, ma coloro che ne hanno abusato, nuocendo al pubblico interesse ed al privato, o pure il proprio a quello anteponendo: che la classe industriale e dei capitalisti si investisse non già delle vanità aristocratiche, ma dei veri interessi delle nazioni e che intemerata e incorrotta al dirimpetto delle passioni politiche, a cui spesso si fa istrumento e si vende, si spogliasse dell' individualismo e si investisse degli interessi generali; nè sia inutile il ricordarle che le Fiandre, il Belgio, le repubbliche italiane, ne rammentano nella storia dei passati secoli belle pagine, begli esempii, nei quali la forza della nazione ed il viver civile si accrebbe, e la potenza loro non fu già piccola e lo splendore non scarso. Se non che oggi giorno che un movimento generale, una tendenza irresistibile fa ravvicinare fra loro tutte le nazioni europee, noi rammenteremo che l'energia e il placido e pronto sviluppo ad un tempo di questo movimento, in gran parte dipende dalle avvertenze fino ad ora discorse.

Nè volendo por termine al nostro discorso, senza dire qualche cosa di più speciale sul proposito delle strade ferrate, e in particolare di quelle dell' Italia centrale, noi appoggiandoci ai sopra espressi principii, diremo, che sarebbe ormai tempo di portarvi tutta l'azione energica nazionale, dimenticando ogni suscettibilità, ogni amor proprio offeso, ogni mal intesa etichetta.

Edotti tutti, governi e popoli ed ogni classe di cui questi si compongono, dalla esperienza che prima a noi mancava affatto in queste materie, scordiamo le tristizie che possono esserne state fatte, tiriamo un velo sulle cagioni, nè ricerchiamo se queste potevano esser meglio dirette, ma miriamo allo scopo e a quello soltanto che tende ad effettuarle, come cosa di eminente pubblico interesse.

In questa guisa operando, gli interessi materiali che vi si legano saranno veramente elemento a riunire gli animi siccome è per tali mezzi, possibile e comune desiderio, in questa guisa noi vedremo ritornare il credito, che hanno perdute queste intraprese e più facile concorrervi gli scarsi mezzi nazionali di cui possiamo disporre e più largamente vedremo concorrervi i capitali esteri; senza dei quali la industria italiana non può svilupparsi a quel grado, che è più facile desiderare che ottenere, se si abbia riguardo alle sue precedenti condizioni. In questa guisa soltanto questo concorso sarà non solo più facile e pronto, ma meno oneroso e non sarà un concorso che impinguando le borse dei capitalisti esteri, venga a diminuire annualmente quello nazionale degli Stati italiani. In questa guisa queste intraprese, a cui si connettono tutte le industrie nostre e qualche cosa più ancora, là dove non può il governo addossarsele come opera pubblica, le si potranno far pascolo di una moderata e regolare speculazione privata, sotto quella norma e quella vigilanza, che debbono soprattutto regolare la destinazione delle linee, come opera pubblica e la condotta di imprese private sì, ma a cosa di pubblico interesse applicate. E giova osservare invero che considerato le cose in questo aspetto, queste imprese non si ponno lasciare ad una illimitata libertà ed alla sorte che questa riserva agli speculatori improvvidi, non già perchè libertà non dovrebbe intendersi per licenza, ma per le ragioni sopra esposte e che si riferiscono allo scopo di generale interesse, che queste imprese professano.

Nel momento in cui scriviamo siamo tutti non solo sotto i colpi del discredito speciale delle intraprese, ma sotto quello ancora di una crisi, che rende difficile il concorso dei capitali a queste e a molte altre imprese industriali: però giova a questo proposito fare osservare che questa crisi è presumibile che non debba protrarsi lungamente, nè può avere un periodo indefinito, sicchè momento verrà che calmate le passioni, consolidati gli elementi morali superiormente additati, i mezzi materiali correranno a rifluire verso l'Italia, ma con la proporzione, e col corso naturale che tutti dobbiamo desiderare e col quale soltanto è possibile di fare e di far bene.

Noi speriamo che i governi centrali siano per intendersi ben presto fra loro sulle massime e che una unità completa di principii sia per guidarli; essi lo debbono per il bene proprio, per il bene dei popoli loro: e da un altro lato speriamo che coloro che rappresentano gli interessi locali e della possidenza, si trovino in perfetto accordo con i capitalisti nazionali e che questi siano animati un poco più dal sentimento patrio, di quello che sino ad ora non furono; ricordandosi che l'abbandonarsi al cosmopolitismo che accompagna e caratterizza il capitalista, senza sposare il sentimento patrio, sarebbe una contradizione a quella influenza e a quella rappresentanza sociale che vogliono sostenere in patria e che le è dovuta e che è nell' indole di fusione del secolo attuale.

E perciò raccomandiamo in proposito delle nostre vie ferrate:

1° Restrizione di progetti almeno fino che il movimento generale non sia dilatato e le condizioni migliorate, a quelle che riuniscano le vedute generali economiche e politiche degli Stati italiani, congiungendoli fra loro, e col rimanente di Europa, conciliando l'adeguato interesse dei capitalisti e le esigenze municipali

2° Alla superiore unità di vedute, succeda unità e centralizzazione di mezzi, sia perchè le forze riunite sono più efficaci, sia perchè gli interessi compensati, se sono più piccoli sono più certi e solidi, là dove la somma delle imprese alla fine non si dirige che ad un solo movimento e prodotto, che interessa in egual guisa le frazioni in cui è divisa l'Italia.

3° Il sentimento nazionale deve rendere più forti queste considerazioni economiche, d'altronde giuste: e mentre non si può pretendere che esistano virtù civiche, che spingano l'annegazione a fare dei sacrifizii, è giusto però di promuoverle al punto di moderare l'ingordigia, e di non lasciare annegare nella sete dell' oro gli interessi nazionali.

Principe Conti.

Risposta all' autore dell' articolo « La Locomotiva » *inserito nella* Farfalla.

Le molte e grossolane menzogne messe insieme dall' autore dell' articolo la *Locomotiva* inserito nel n° 8 della *Farfalla* e le ingiurie scagliate contro i suoi redattori e contro la Società Nazionale, venivano indirettamente e senza nostra intesa smentite da una avvertenza dei signori redattori dell' ebdomadario delle *Strade ferrate Bolognesi*, pubblicata nel N° 35, che noi non amanti de' campanili e del sistema protezionale riproduciamo qui in nota (1). E di questa cosa ci sarà grato l' incognito C. M. imperciocchè gli porgiamo argomento di appoggiare ad un fatto quelle sue fin qui menzognere parole: *che la Locomotiva è la riproduzione nella capitale di un periodico di provincia ec.*; con questa differenza che essa movendo da Roma, non può e non vuole riprodurre che tutto ciò che non ridonda a comune vantaggio. E perchè l'oscuro autore di quella diatriba possa sostenere da quindi in poi con maggiore fortuna le sue opinioni ed esser creduto, lo invitiamo ancora a notarci tutti gli articoli che la *Locomotiva* ha tolto da altri (2), e a portarci il catalogo degli associati all' *Artigianello*, che potrà procurarsi facilmente dalla Tipografia della Società Editrice Romana. Fatto questo, poichè egli ha un foglio di sua proprietà, l'onor suo richiedendolo potrà inserire nel giornale officiale la *Gaz-*

(1) Per cui, primo e finora unico questo ebdomadario nel suo proposito di trattare exprofesso di tutte le strade ferrate, ecc. . . . . non lascia pure desiderare quelle nozioni che incidentemente altri giornali dettano sulla soggetta materia, come a modo di esempio quelle che si riferiscono alla Società Nazionale Pontificia, *onorandoci di trarle dalla* Locomotiva, *giornale a lei precipuamente dedicato.*

E qui non possiamo passare sotto silenzio la soddisfazione che presto noi proveremo nel dedicare alla prelodata società e al suo giornale un progetto di fusione, dettato da un nostro amorevole non meno che onorevole concittadino. Questi si propone di conciliare tutte le opposizioni fatte sia per la costruzione della intera linea, sia per la raccolta degli opportuni capitali. Semplicità e chiarezza, probabilità e lealtà vi regnano certamente; per cui noi portiamo fiducia che se non verrà totalmente adottato, molte sue parti almeno riscuoteranno l' approvazione ed appianeranno la via ad altra maggiore e più perfetta proposizione.

(2) L'illustre conte Petitti mandando contemporaneamente i suoi articoli a due giornali, non fa meraviglia se questi si sono rincontrati, come esso stesso dice, e molto meno farne oggetto di accusa.

zetta privilegiata bolognese questi ed altri documenti, e onorarli del suo nome; nome che noi abbiamo ben ravvisato dalle iniziali C. M., ma che non tutti conoscono. Ed a questo proposito, poichè per ora gli è piaciuto di mettersi sotto la protezione di una farfalla, intendiamo di avvisarlo caritatevolmente del pericolo gravissimo che egli ha corso, che un qualche fanatico entomologo, in vista delle metempsicosi di questo insetto prendendo una parte pel tutto, il continente per il contenuto, non abbia da collocare l'incognito signor C. M. fra i lepidopteri della penisola, e farne conoscere le varie sue trasformazioni. — Sarebbe ancor più pericoloso per lui che venisse classificato per un tarlo, i di cui danni sono pur troppo conosciuti e sperimentati tanto dagli agricoltori e dai manifatturieri, quanto dai conservatori dei musei di storia naturale, ai quali raccommandiamo caldamente d'infiggerlo subito con acuto spillo e studiarlo, perchè un tanto dannoso insetto non abbia a tarlare la società con la sua malefica bocca. Frattanto per ismentire le molte accuse che questo tarlo sociale dà alla *Locomotiva*, gli diremo che essa, lungi dall'essere uscita dalle rotaie, procede non a grande velocità, è vero, nè tale da far rompere il collo ai suoi viaggiatori, ma misuratamente, e con quella prudenza che comporta lo stato delle cose. La *Locomotiva* signor sì *ha una benefica missione* (e questa è l'unica verità che egli dice) ed è appunto quella di sostenere una linea italica, ed invitare le società tutte a fondere i loro capitali entro questa linea, e perchè fu saviamente progettata dal Governo, e perchè attuandosi essa linea sarà indispensabile in seguito di avere le altre che debbono a questa attaccarsi. Se questo è municipalismo, e suismo, qual cosa intendete voi, degnissimo sig. C. M., che sia nazionalità, e universalismo? E poichè il nome di Società Nazionale non vi va a garbo, ditemi con qual coraggio potrete mai sostenere che è più nazionale la linea da Ancona a Castel-Franco, e da quivi al confine toscano, che non dal confine Napolitano a Bologna, dai porti di Civitavecchia od Anzio ad Ancona? Non sono sig. C. M. i campanili delle Marche e dell'Umbria al suono delle cui campane si raccolgono altrettante di popolazioni intelligenti e industriose di quello che sono in Romagna, non è il varco dell'Appennino; ma è principalmente Roma con tutte le sue vastissime campagne, è l'Umbria, la Marca, la Romagna, sono pressocchè tutte le provincie dello Stato, è l'Italia infine che desiderano la linea designata dal Governo e studiata dalla Società Nazionale.

E poichè vi offesero le orecchie le parole del chiarissimo conte Petitti che voi fate segno della vostra diatriba, che cosa direte ora che il degnissimo autore vi stampa a grandi note, che *la Società Nazionale è la sola veramente idonea, opportuna e conveniente all'impresa?* Se tutto questo non bastasse a persuadervi che la linea è nazionale, e che nazionale ed utile è la Società che s'impromette di costruirla, non valutate per nulla quanto ne guadagni moralmente l'interesse d'un popolo che non avendo idea alcuna di associazione, è ricorso fin qui cecamente ad ingrassare poche borse? E ponghiamo per una ipotesi, che il solo quarto sociale sia rinvenibile nello Stato, non saranno molte migliaia di persone che convengono in uno stesso principio di giovare alla patria loro? Non avranno essi riconosciuto che il danaro di molti riunito vale a formare dei capitali produttivi pure a molti, capitali che indarno si richiederebbero a pochi senza gravissime usure? Ma che perdiamo noi il tempo nostro a rispondere ad uno che in quello stesso giornale in cui pubblicava tempo addietro l'elogio della Società Nazionale, ora inserisce articoli contrarianti? Sarebbe mai questa una di quelle trasformazioni, delle quali parlammo pocanzi? Per ultimo giovi ripetere sig. C. M. per la milionesima volta, che noi lungi dall'opporci alla comunicazione colla Toscana vorremmo anzi vederla favorita dal Governo, e ciò sarebbe come ognun vede interesse comune; ma non siamo così egoisti dal sostenere una parte piuttostochè l'intera linea, e così presuntuosi e insolenti dal criticare e contrariare quanto disponeva saggiamente la suprema segreteria di Stato coll'Editto 7 novembre p. p. La venerazione che abbiamo per PIO IX e per i suoi ministri, ci rendono rispettosi ai loro voleri, fiduciosi a tutto quello che ci fanno sperare. E per suggello di quanto io vi dico interprete di quella dotta Bologna che amichevolmente ha porto la destra alla gran Roma; e dei sentimenti nazionali dei suoi concittadini che io tengo in venerazione, chiudo questo mio scritto colle parole stesse che adoperava quel chiarissimo uomo in quel suo articolo firmato A. P. inserito nel N. 8 della *Locomotiva* contro il quale voi così poco decorosamente gridate.

» Sì, il formare una sola intrapresa » di tutta la linea delle strade ferrate » del nostro Stato, come è il solo mezzo di condurre il Governo senza sua » perdita alla garanzia del minimo d'interesse, così è ancora il solo mezzo di vedere eseguito una volta quel » sistema intero di strade ferrate pontificie, che tutti desideriamo da tanti » anni, nè già noi soli, ma tutti i buoni » italiani, e che saranno il principale » argomento per innalzarci, col beneficio di tutta Italia, a quel grado di » prosperità, a cui la nostra posizione » centrale nella penisola ci dà diritto di » aspirare. Voglia Iddio che questo franco concetto, per quanto sia malamente » significato, sia seme, che, raccolto da » savi ingegni, rettificato con buoni ed » esatti calcoli, non contrariato da viste di interessi privati, vivificato dalla » creatrice potenza del nostro immortale Padre e Sovrano, frutti a tutti i » suoi figli l'adempimento delle concepite speranze! »

Marchese Orazio Antinori.

Alcuno ci ha ripreso di aver tolto di mira nel N° 11 di questo nostro Giornale nell'articolo in risposta al *Giornale degli Architetti* alcun cittadino onesto di questa nostra città che noi stimiamo e rispettiamo di cuore. Non è nostro costume di fare indegne allusioni, e se noi cercammo di percuotere acremente il vizio, ci spiacerebbe che persona assumesse a se quello che è stato scritto per l'universale. L'unica allusione che trovasi in quel nostro articolo, è a cosa letteraria, e questa non punge che l'amor proprio, e non l'onore di alcuno.

Strade ferrate estere

Il giorno 20 di marzo prossimo passato fu data all'esercizio regolare la via ferrata tra Rouen e Hâvre: cosicchè oramai si potrà senza interruzione passare da Parigi a Hâvre, e viceversa. Questo considerevole tratto di strada (456 chilometri — 304 miglia tra andata e ritorno) fu percorso in circa 12 ore di tempo; ed è quanto andare in un giorno da Roma alle vicinanze di Bologna! La compagnia intraprenditrice fece dispensare dodicimila franchi ai poveri, perchè anche quelli le fisiche imperfezioni dei quali non permettevano ch'essi compartecipassero ai costanti guadagni che la costruzione delle vie ferrate offre ai robusti lavoranti, avessero motivo di rallegrarsi in quella solenne giornata.

Questa linea ferrata ebbe a combattere ogni genere di difficoltà! Fra Rouen e Hâvre la duodecima parte della strada consiste in tanti tunnels (fori) che insieme sommano 7000 metri di lunghezza! V'ha un ponte di legno di 370 metri di lunghezza e 36 metri (circa 164 palmi romani) di altezza con 8 archi di 40 metri di luce. Si attraversa la via di Dieppe con un arco di 17 metri d'altezza. Il viadotto di Maulac ha 8 archi di 15 metri di luce e 25 metri d'altezza, i quali furono sottomessi alla prova di portare l'enorme peso di chilogrammi 3000 sopra ogni metro quadrato. Si vedono tagli aperti di 35 metri d'altezza. Il sotterraneo di Notre-Dame-des-Champs è lungo 2200 metri. Il viadotto di Barentin che è caduto durante la prima costruzione fu rifatto in soli 9 mesi di tempo sebbene lungo 500 metri ed alto metri 33, distribuiti sopra 27 archi di 15 metri di luce.

Dopo simili difficoltà gigantesche quelle che ci si affacciano al passaggio nostro dell'Appennino cessano d'apparir spaventevoli, perchè senza confronto inferiori alle accennate, e distribuite sopra una maggiore estensione di linea.

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma del 2 Aprile 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 2. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	104 50
Chiusura »	— —	104 50

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . .	80	50	Genova . .	48	39
Livorno. . .	15	68	Londra . .	463	—
Firenze . . .	15	68	Parigi . . .	48	34
Venezia . . .	15	72	Marsiglia. .	48	30
Milano . . .	15	80	Lione . . .	—	—
Ancona . . .	99	20	Augusta . .	46	80
Bologna. . .	99	50	Vienna. . .	—	—

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 43 Sc. 167 43
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana: — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	109 3/8
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	93 1/2
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	177 1/2
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	120 3/4
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	98 1/2
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	110
— — Magdeburg	95	3,800,000		94 1/2
— — Amburgo	150	*Nuova*		108
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	108 1/2
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	90
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	—
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	200 1/4
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	87 1/4
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	106
Taunus	33	1,200,000	19 60	151 1/2
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	121
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtembergesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 1010
— — Versailles (destra)	16	*Il corso delle Azioni francesi si regola sul valore di franchi 500 per Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non constando ancora quello dell'ultimo semestre.*		343
— — — (sinistra)	11			245
— — Orléans	76			1280
— — Rouen — Havre	86			675
— — Lyon	»			445
— — Strasbourg	»			445
— — Nord	»			635
Orléans — Bordeaux	»			520
Strasbourg — Basilea	90			205
Bordeaux — Cette	»			447
Avignon — Marseille	»			847 50

AVVISO IMPORTANTE

A norma di tutti in generale, e particolarmente di quelli che d'ora in poi possano avere interesse di corrispondenza con noi, facciamo noto che la Tipografia nostra, già *Dei Classici Sacri,* prende il nome di **Tipografia della Società Editrice Romana,** e ciò per la ragione seguente. Quando Ottavio Gigli fondò dapprima questo Stabilimento Tipografico, lo fondò per istamparvi esclusivamente la sua *Biblioteca Classica Sacra;* quindi trasse da essa il nome più a lui conveniente. Ma ora che di molto si è accresciuta essa Tipografia, e da questa escono stampe di altre materie, che non son quelle dei Classici, si è creduto non più convenire a lei il primo nome, e perciò le si è dato il secondo più proprio, cioè quello di *Tipografia della Società Editrice Romana.*

PUBBLICAZIONI DELLO STABILIMENTO TIPOGRAFICO DELLA SOCIETA' EDITRICE ROMANA

BIBLIOTECA DELLE FAMIGLIE

DIRETTA E COMPILATA DA O. GIGLI

Con la collaborazione dei Signori Principe Carlo Buonaparte. — Cav. abate Ferrante Aporti. — Cav. Adriano Balbi. — Prof. abate Giuseppe Baruffi. — Prof. cav. Giacinto Collegno. — Prof. bar. Giovanni Plana. — Dott. Luigi Masi. — Prof. Francesco Orioli. Prof. Gioacchino Taddei. — Conte Pietro Estense Salvatico. Marchese Orazio Antinori. — Prof. Vitale Rosi.

100 Vol. in-18° Bai. 10 il Volume

(Se ne pubblica un volume al mese.)

Questa *Biblioteca* sarà composta di tre diverse serie: delle quali la prima conterrà Trattati elementari riguardanti l'educazione sia intellettuale, sia morale, sia fisica; la seconda conterrà completi o in saggio gli Scrittori classici della nostra letteratura, e la terza sarà formata da una *Enciclopedia d'arti e mestieri.*

L'ARTIGIANELLO

Giornale morale, religioso, istruttivo

PER L'EDUCAZIONE DEL POPOLO

Diretto e pubblicato da OTTAVIO GIGLI.

TERZO ANNO

Questo giornale settimanale forma ogni anno un volume di pagine 420 circa, e si pubblica tutti i sabati in un mezzo foglio in-8 a due colonne.

I due primi volumi sono stati già pubblicati.

L'obbligo dell'associazione è per un anno, ossia per un volume, il quale contiene i fogli dal gennaio a tutto dicembre.

Si paga anticipatamente per un mese bai. 5; per un trimestre bai. 15; per un semestre bai. 30; per un anno bai. 60.

ROMA. — Tipografia della Società Editrice Romana, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

15 APRILE 1847. ANNO PRIMO. — N° 13.

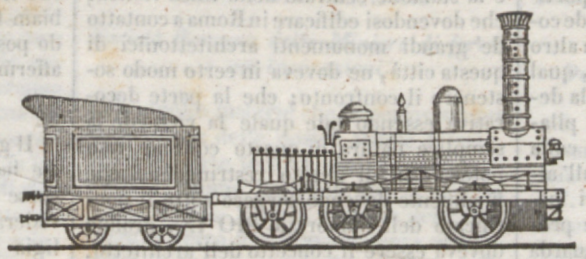
DIREZIONE IN ROMA Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA ogni GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Sulla grande stazione centrale nell'interno di Roma* (*continuazione*) (March. Orazio Antinori). — Avvertimento. — Corrispondenza. — *Notizie intorno le strade ferrate del Piemonte.* — Stabilimenti manifatturieri. — *Società Romana delle Miniere di ferro, e sue lavorazioni.* — *Statuto della detta Società.* — Notizie scientifiche. — Borsa di Roma. — Corso delle azioni di varie strade ferrate italiane ed estere. — Annunzi.

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

Sulla grande stazione centrale nell' interno di Roma.

(Continuazione)

Una promessa fatta al numero 5 della *Locomotiva* nella nota all'articolo *sulla stazione centrale nell' interno di Roma*, mi fa pregare il benigno lettore a riassumere quel foglio, e a tenermi per iscusato se per giusti motivi non ho potuto adempire con sollecitudine a quanto con essa mi proponeva. Contemporaneamente supplico l'illustre autore di quel progetto, il signor Mariano Volpato, di accogliere ancor egli di buon grado questa mia scusa, e ritenerla qual pegno di quella dolce amicizia che gli professo, e di quell'alta stima che ho de' suoi meriti e de' suoi lavori architettonici. Così potesse il pubblico ben conoscerli, ed animare l' interessantissima pubblicazione dei monumenti egizi che con tanta lode egli aveva cominciato, e che ora ne piange il cuore di non veder condotta a compimento.

Avendo noi ragionato in genere dell'origine e dell'uso delle stazioni lungo le vie ferrate, ed in ispecie di questa nostra romana della quale abbiamo veduto le parti che la compongono, il modo in cui esse sono disposte, l'officio a cui l'architetto l' ha destinate ec.; bene sarà che ora rivolgiamo brevemente il nostro discorso alla parte decorativa.

Ma per richiamar la mente all' idea generale prima di discendere ai particolari, diremo come la pianta di questo fabbricato sia di forma paralellogramma, e come essa si estenda metri 384 in lunghezza, e metri 150 in larghezza, che messi insieme sommano in tutto a 57,600 metri quadrati di superficie. I lati maggiori di questo paralellogramma sono semplicissimi, e vengono decorati da un sol taglio a bugne, interrotto da trentun vano di grandi finestre ad architrave piano che servono a dar luce ai magazzini, alle dogane ec. Sui lati minori sorgono due prospetti uno da tramontana sulla via di Bologna, e l'altro da scirocco sulla via di Napoli. Su d'una linea di metri 150 si eleva il corpo centrale che dà ingresso alla parte riservata al servizio dei passeggieri; il qual corpo viene fiancheggiato da due laterali, che, come si disse di sopra, servono per le officine di riparazione, agli officii ed alle abitazioni degl' inservienti. Il corpo centrale è distribuito su due piani, ed il pianterreno si allinea coi corpi laterali all'altezza dei loro primi piani, stante il dislivello che esso corpo mantiene dal restante della fabbrica; e questo viene fiancheggiato da due arcate racchiusa ciascuna da due pilastri che sieguono la stessa linea e l'ordine del portico. Queste arcate servono a dare l'ingresso e regresso ai convogli de' passeggieri, ed è per questo che non prosiegue innanzi ad esse la gradinata che fu posta per dare accesso al vestibulo. Sopra questa base s' innalza il piano superiore che vien decorato da tante finestre arcuate, divise da un ordine di pilastri ionici che riposano sopra un piccolo attico, e ciò per evitare che in effetto non debbano apparire i pilastri basati immediatamente sulla trabeazione dell' ordine sottoposto. L' interno del vestibulo è di semplice architettura, non essendovi che cinque porte, tre delle quali danno accesso al locale per la distribuzione dei biglietti, e due introducono i passeggieri ai locali per il deposito dei bagagli, all' officio de' passaporti, ed ai portici che fiancheggiano le sale di trattenimento. Tornando sulla linea del prospetto, sorgono i due corpi laterali ad un piano inferiore del già descritto e distaccati da esso dai due vani da cui hanno accesso i convogli delle merci. Su di un basamento a bugne, interrotto da otto vani di porta ad architrave piano e da un portone arcuato, sorgono due piani, uno decorato con finestre arcuate, e l'altro con finestre ad architrave piano; il tutto a semplice taglio di pietra, i quali due corpi laterali vengono coronati da un cornicione che ha la sua ricorrenza con la cornice dorica del primo ordine del corpo di mezzo, la qual cornice contribuisce a dare all' intero fabbricato un carattere sodo e qual si conviene ad edificii di tal sorta.

Ora passando alla decorazione interna, ci porteremo a descrivere le sale di trattenimento, non curando degli altri locali interposti fra il prospetto e queste, non richiedendosi in essi lusso di decorazione, come quelli che a sola comodità furono immaginati. Nelle sale di trattenimento, come le parti più nobili dell' edificio, è stato adottato un assieme che risentisse del termale, perchè ad un vano di metri 100 per 15 di larghezza non potevano convenire meschine decorazioni, ma bisognava che le parti corrispondessero alla vastità degli ambienti; quindi undici pilastri risaltati alla cinquecentista e addossati alle pareti sostengono una grande crocera che dà luogo a dieci grandi lunette per parte, che unite ad altre simili, poste sopra le porte d' ingresso, danno ampia luce all' intera sala. I detti pilastri a rincasso sono sormontati da una cornice che ricorre per tutto l'ambiente, e posano sopra d'un basamento dell' altezza poco meno d'un uomo. L' intera crocera è stata decorata ad arabeschi alla pompeiana sul gusto di quelli delle nostre antiche terme, arabeschi che si ripetono nei recassi dei pilastri e nelle pareti che restano fra un pilone e l'altro. Undici grandi porte con loro sopraornati e mensole, danno accesso ai passeggieri. Con savio accorgimento l' autore stimò di fare una sola grande sala a trattenimento dei passeggieri delle diverse classi, perchè così ottenne un locale grandioso, che può esser diviso mediante barricate di metallo; ed

evitò una divisione odiata generalmente dai viaggiatori. Due portici doppi alternati da due colonne e un pilastro fiancheggiano allo esterno i due lati lunghi di ciascuna delle sale. Si è praticato il portico doppio per ottenere un marciapiede coperto al piano della sala stessa, e un altro più basso pel servizio dei convogli, qual dislivello non lede in parte veruna la decorazione, mentre le colonne ed i pilastrini che la formano, se da un lato colla base posano sul marciapiede, dall'altro quelli sul binario passeggieri posano sopra di un piedestallo, che proseguito forma il parapetto che guarda sul binario merci: qual parapetto viene sostenuto da un basamento a bugne, interrotto da tanti sodi che sostengono undici pilastrini corrispondenti a quelli che abbiamo scorti nell'interno, e che servono a rompere quella monotonia che regnerebbe se il portico fosse a tutte colonne. Fra l'uno e l'altro de' detti sodi sono poste le porte che introducono ai grandi magazzini sottoposti alle suddescritte sale. Sopra i detti portici sorge il resto della sala decorato con lunette che, come si disse, servono ad illuminare l'interno. Un semplice taglio di pietra decora tal parte, che viene terminata da un cornicione dorico a mutoli. Uscendo dall'interno delle sale per accedere al caffè ed ai giardini, trovasi un piccolo portico formato da due colonne e due antis, qual portico mediante pochi gradini discende al piano de' giardini nel quale si trovano le fontane all'uso come sopra. Queste vengono formate da un bacino ottagono contenente nel centro altro corpo ottagono, nei lati del quale possono esser segnate le distanze che dalla stazione corrono ai differenti punti dello Stato. La fabbrica che siegue, e che forma centro di tutto questo grande edificio, è destinata all'uso di caffè, ed ha forma quadrilatere con quattro portici d'ordine dorico che la circondano, e ai quali s'ascende mediante gradinate che danno accesso alla grande sala ed alle scale che mettono al piano superiore ed a quei locali che per necessità devono ritrovarsi in un edificio di tal natura: questi portici, come quelli che circondano le sale di trattenimento, sono coperti a lacunari.

Nella parte superiore di esso edificio vi è la sala all'uso di bigliardi o di trattoria, decorata ancor questa alla pompeiana, la quale mette su quattro logge coperte corrispondenti ai sottoposti portici. Queste logge sono decorate da due colonnine e due pilastri ionici che sostengono la sovrapposta cornice sormontata da un attico su cui è messo l'orologio.

La decorazione dei magazzini per le merci e di quelli per i convogli richiama il totale della fabbrica, conservando però quella semplicità che loro conviene, mentre ad altro non si limita nell'esterno che a'semplici tagli di bugne e ad una cornice dorica di massima semplicità, e nell'interno ad arcuazioni semplicissime fatte soltanto a sostegno del tetto.

Se ad alcuno sembrasse questa stazione soverchiamente grandiosa, e troppo riccamente decorata, si ricordi che essa è la stazione centrale della linea italica; che dovendosi edificare in Roma a contatto de' grandi monumenti architettonici di questa città, ne doveva in certo modo sostenere il confronto; che la parte decorativa essendo tale quale la richiede la semplice natura di questo edificio, non poteva più di questo restringersi: che finalmente dovendo sorgere sotto il pontificato dell'immortale PIO IX, grande doveva essere il concetto dell'architetto, come grandissimo è l'animo del Sovrano che sapientemente ci governa.

March. Orazio Antinori.

Avvertimento

Nell'antecedente foglio di questo giornale Num. 12 per dar luogo alla molta materia da inserirsi si dovette far qualche abbreviazione nella dicitura della relazione della Sezione tecnica: lo che potendo alterare lo spirito della esposizione, si avverte che:

Alla Sezione II Num. 4° per corrispondere col testo originale deve dirsi: *Chiavicotti per scoli d'acqua, ponti, LUNGO VIADOTTO* ec.

All'epilogo dopo la Sezione XV. N. 4° deve dirsi:

Strutture murali compreso VARII TRATTI di galleria sotterranea lunghi assieme Chilometri otto;

Come leggendo il testo sui citati articoli può ciascuno riscontrare.

Corrispondenza

Notizie intorno le strade ferrate del Piemonte.

. . . . . Or vi dirò de' fatti nostri come sono. Dell'esercizio 1846 spendiamo 15 milioni; del 47 altri 42. Avremo bisogno soltanto in fine dell'esercizio 47, che scade a luglio 48, di fare un prestito di 20 milioni. Al resto provvedono i fondi di riserva. Le opere di arte sono tutte fondate, e fino alle imposte degli archi, da Torino a Novi. Al gran tunnel de' Giovì lavorasi indefessamente. Abbiamo su tutte le due linee, Torino a Genova, Alessandria ad Arona, oltre i 15 mila operai. I movimenti di terra, tranne in pochi siti, sono ormai compiuti. Il gran ponte di 450 metri di luce sul Po a Valenza si sta fondando, e lo sarà nell'anno. Le provviste di locomotive, di ruotaie, di traversine, di vetture, di carri ec. sono in parte massima appaltate pel fine del 1848. Al più al 1° semestre 49, andremo da Torino al tunnel dei Giovì. Del 1847 avremo da Torino verso Asti 30 chilometri finiti per educare il nostro personale d'esercizio, che già sta in parte da più mesi nel Belgio educandosi in quell'amministrazione, e arriverà qui al fine del 1847 con un ingegnere di locomozione (Maus essendo alle sole costruzioni dedicato), per educare tutto il personale occorrente alle linee nostre. Come vedete, questo non è il pochissimo che il *Lloyd di Trieste* dice che solo abbiam fatto, ed ho voluto dirvelo in modo positivo, onde possiate francamente affermarlo costì.

Il giornale del *Loyd Austriaco* in Trieste ha pubblicato una nota delle future corse dei bastimenti a vapore che provvederanno al servizio della così detta valigia indo-chinese, la quale, incominciando col mese di agosto prossimo, nei giorni 11 e 28 di ogni mese passerà da Trieste ad Alessandria; 7 e 24 similmente da Londra a Trieste; 12 e 26 similmente da Trieste a Londra.

A questa comunicazione il prelodato giornale aggiunge una carta corografica, ed il dettaglio del viaggio sul territorio orientale, che, secondo un nuovo progetto del sig. Waghorn, anderebbe spinto sino alla estrema costiera della nuova Olanda (Sidney), a preferenza della via per lo stretto di Panama, che trova tanti fautori.

Riservando ad altro momento la estesa riproduzione di questi interessantissimi dati, troviamo però troppo per noi importante il seguente periodo per non ripeterlo litteralmente (in traduzione del tedesco):

« Veniamo d'avere dimostrato che li bastimenti a vapore per il servizio delle Indie sono ben regolati assai; ma non di meno ciò non basterà per contentare per lungo tempo gli Inglesi, i quali, in conseguenza degli immensi rapporti commerciali che li legano colle Indie, insisteranno nel reclamare una comunicazione di molto più frequente. Fin d'ora sentiamo penetrare delle voci in questo senso, ed anche l'opinione pubblica spingerà verso questa resultanza; come in fatti l'introduzione, e la pronta esecuzione del servizio attuale ad altro non è dovuta che alla salda energia del sig. Waghorn.

» Leggendo oggi le polemiche sorte nel combattere il suo progetto, ed i bei titoli di cui fu in quei tempi onorato, quale massa di ragioni e prove furono messe in campo in odio suo (che se non poterono essere combattute colla penna, oggi però trovansi annientate dal fatto), in leggendo tutto questo ci troviamo tentati di offrirlo per specchio a tutti quei dubbiosi, che pur troppo sempre ed ovunque s'oppongono ad ogni sorte di progresso, e sempre rimangono *indietro*, perchè giammai non seppero *andare avanti*.

» Ora si tratta di destinargli una « pubblica testimonianza, » perchè molti ve ne sono che vorrebbero pararsi coi meriti suoi. Ma il tenente Waghorn non è per anco determinato di dare tregua alla sua gloriosa attività.

» Lo rileviamo nel leggere i tre opuscoletti da lui recentemente stati pubblicati, dei quali il primo fu indirizzato al

capo delle colonie del ministero Peel, e gli altri due parlano all'attuale ministro delle colonie conte Grey.

» In cotesti scritti il sig. Waghorn, col solito suo linguaggio energico, prova che i progetti tendenti a stabilire una celere comunicazione coll'Occania per l'istmo di Panama, difficilmente saranno realizzabili, mentre questa medesima comunicazione potrebbe facilmente operarsi, congiuntamente al servizio per le Indie, mediante un'annua spesa di 100,000 lire sterline. Un comitato composto da persone distinte ha ora l'incarico di spingere con energia questo progetto. Riprodurremo alcune parole del sig. Waghorn stesso per dare una idea del suo carattere.

» Mylord! egli dice, io sono assuefatto all'alzar delle spalle di coloro che sono al timone degli affari. So benissimo che ben di raro si sente da essi la parola *ora*, e di spesso rimbomba in suo luogo quella *fra breve*. Io ho esperimentato quella sospensione delle leggi che formano la disperazione dell'uomo forte: ma giammai non fui la vittima delle speranze tradite che fan malato il cuore.

» Quest'ultimo sentimento non ha potuto impossessarsi di me, nè arrestarmi nelle guerre mie vittoriose contro forze di gran lunga superiori a quelle che ora mi stanno contra, e nelle quali non mi aiutava neppure la decima parte di quell'influenza che offre il comitato che ora mi sostiene, ed i cui membri sono ben noti alla S. V., mentre la posizione loro ed il loro carattere li fanno rispettare in tutte quelle parti del mondo, in cui sia penetrato lo spirito intraprendente ed il commercio inglese.

» Perseveranza fu la mia stella polare, e con essa giunsi a potere imparentare il mio nome col trionfo della comunicazione terrestre.

» Perseveranza mi guiderà nella causa che attualmente rappresento, che io considero come un ramo dell'altra.

» Perseveranza senza riposo, senza scoraggiamento, senza diminuire di forze, di fronte a qualsiasi ostacolo o sconfitta che mi saranno preparati.

» Ecco le massime mie, il mio proponimento, sintantochè il governo m'avrà concessi i mezzi per ridurre a soli 65 giorni la distanza tra l'Inghilterra e la principale sua colonia del mar Pacifico. Intanto non cesserò di importunare e spingere il ministero delle colonie, e non mancherò di chiamare in aiuto mio tanto il ceto mercantile di Londra, quanto quello delle principali nostre città marittime, onde conseguire per le colonie dell'Occania tutti quei vantaggi che offrono le più celeri comunicazioni, mediante la navigazione a vapore. »

Aggiunge il *Loyd Austriaco*, che tali non solamente sono le parole, ma anche i fatti di quell'uomo, che nelle premesse espressioni ci offre un perfetto quadro di se stesso: e che il di lui progetto è bensì *grandioso*, ma non pertanto *eseguibile*, e di valore *reale* come il proponente stesso.

Stabilimenti manifatturieri

NELLO STATO PONTIFICIO

Società Romana delle Miniere di ferro, e sue lavorazioni.

Le molte materie che importavano per la quistione delle nostre strade ferrate, sia nella parte tecnica, sia in quella economica, hanno impedito che si tenesse discorso della Società Romana delle Miniere di ferro e sue lavorazioni: ora daremo intanto i nomi de' membri della Direzione e del Consiglio Consultivo.

Direzione Amministrativa. — Sigg. Giovanni Graziosi e Giacomo Benucci, Promotori.

Membri della Direzione. — Sigg. Principe D. Marcantonio Borghese. — Conte Filippo Antonelli. — Innocenzo Lovatti. — Antonio Costa. — Vincenzo Pericoli. — Marchese Giuseppe Guglielmi. — Avv. Carlo Armellini. — Vincenzo Cortesi. — Bartolomeo Polverosi.

Consiglio Consultivo. — Sigg. Duca D. Mario Massimo. — Principe Aldobrandini. — Principe Boncompagni. — Duca Salviati. — Marchese Ferrajoli. — Commend. Campana. — Duca Sforza Cesarini. — Carlo Nepoti. — Camillo Jacobini. — Filippo Luigioni. — Bartolommeo Galletti. — Cav. Agostino Rem-Picci. — Avv. Francesco Benedetti. — Gioacchino Costa. — Paolo Costa. — Avv. Cav. Lasagni. — Avv. Lovatti. — Luigi Benucci.

Pubblichiamo lo Statuto, e promettiamo informare i nostri lettori di tutto quello che si va facendo dalla Società per l'adempimento delle sue promesse.

STATUTO

TITOLO I.

Della costituzione della Società, suo scopo e denominazione che assume, e suo termine.

1. La Società costituita è anonima: alla medesima saranno quindi applicabili tutte le disposizioni delle vigenti leggi commerciali relative a tali specie di Società.

2. L'oggetto della Società è la escavazione delle miniere di ferro, e la lavorazione del ferro, sia per ridurlo *in ghisa*, sia per ridurlo in lavori diversi, e volgerlo a tutti gli usi del commercio.

3. La denominazione che assume è quella — *di Società Romana delle miniere di ferro e sue lavorazioni nello Stato Pontificio.* —

4. La sua residenza è fissata in Roma. La casa ove tiene il suo Officio centrale, è il suo domicilio.

5. La Società è convenuta pel tempo di trent'anni, da decorrere dal principio dell'anno industriale, che si conta dal 1 Novembre. Quindi avrà principio col 1 Novembre 1846, e terminerà il 31 Ottobre 1876, salvo che prima pe' casi, che in seguito saranno preveduti, si facesse luogo al suo scioglimento e liquidazione.

TITOLO II.

Del capitale sociale e delle azioni.

6. Il capitale sociale è determinato in romani scudi seicento mila, diviso in sei mila azioni di Scudi cento ognuna.

7. Le azioni sono indivisibili. La divisione non sarà mai ammessa e riconosciuta, nemmeno nel caso di coeredi, o concreditori, trovandosi nel patrimonio una o più *cartelle* di azioni.

8. Esse sono anonime o sia al *Portatore*: quindi la società riconosce per proprietarii ed azionisti i possessori di fatto delle cartelle di azione; ogni questione sul diritto, col quale ciascuno si trovi in possesso de' titoli di azione sarà estranea alla Società.

9. La contrattazione delle azioni sarà operata colla semplice tradizione del titolo.

10. I titoli delle azioni saranno altrettante cartelle staccate da un Registro dove si conserverà la matrice di ognuna. Avranno un ordine progressivo, e però saranno numerate dal Num. 1 al 6,000, saranno firmate dal Presidente della Direzione, da due Direttori, dal Segretario e dal Ragioniere, e munite del sigillo della Società.

11. Non si consegneranno le cartelle che compito il versamento del capitale di ciascun'azione. Prima che ciò segua, si supplisce col rilascio di titoli provvisorii.

12. Gli acquirenti delle azioni sottoscritti nel foglio che ha servito a costituire la Società devono aver versato il 1° decimo il 31 Ottobre scorso, e quindi di trimestre in trimestre fino al 31 gennaio 1849.

13. È in facoltà degli azionisti di versare anche prima delle stabilite epoche maggiori somme, o la somma intiera.

14. I versamenti saranno notati a tergo del titolo provvisorio menzionato nell'articolo 11, oltre la fede di deposito rilasciata dalla Cassa.

15. Coloro i quali mancassero ai versamenti nelle stabilite epoche, saranno notati come morosi, e scorsi trenta giorni, senza bisogno d'interpellazione alcuna la Società potrà, o servirsi delle sue ragioni per l'adempimento della obbligazione contratta, o considerare i medesimi come rinuncianti e definitivamente decaduti dal titolo di azionisti. Le loro azioni saranno in tal caso vendute a loro rischio e danno, rivalendosi la Società sui depositi fatti di qualunque perdita e spesa avesse ad incontrarsi. I titoli provvisorii delle azioni vendute per non essere in regola coi versamenti rimarranno annullati di pieno diritto, e rimpiazzati dai nuovi.

16. I primi sottoscritti e gli acquirenti di azioni avanti alla ammissione delle cartelle *al Portatore*, essendo intestati

ne' titoli provvisorii, se procedessero a cessioni, saranno responsabili de' loro cessionarii fino a che sia intieramente versato l'importo delle azioni da essi prese.

17. Compiti i pagamenti, il capitale costituito coi medesimi rappresenta la somma, dentro il limite della quale restringesi la responsabilità di ciascuna azione.

TITOLO III.

Delle proprietà che la società acquista e de' contratti ne' quali sottentra.

18. La Società acquista il diritto di escavare le miniere di Guarcino, Monte Leone, Gavelli, Cascia, Montecucco, Pupaggi, Stifone, e Tolfa, altre concesse a perpetuità, altre a tempo limitato, secondo le originarie investiture ad essa cedute, salvi i maggiori diritti che venisse ad acquistare sulle stesse miniere, e le ulteriori concessioni che potesse ottenere.

19. Acquista parimente gli stabilimenti di Terni e di Tivoli con tutti i loro accessorii, macchine, attrezzi, capitali in giro e fondi addetti ai medesimi.

20. Sottentra negli obblighi e pesi che seco portano gli acquisti menzionati nei due precedenti articoli, e sottentra altresì nei contratti di affitto e negli altri che le sono specificatamente ceduti e da essa accettati. Non passano però in essa, nè la medesima assume le altre obbligazioni che i precedenti possessori avessero comunque contratte. I possessori precedenti sono tenuti garantire le cessioni che fanno a termini di ragione, come verrà espresso nel titolo delle misure transitorie.

TITOLO IV.

Della escavazione delle miniere e della formazione di nuovi stabilimenti.

21. Non essendo espediente d' intraprendere subito ed in un punto medesimo la escavazione di più miniere, la Società si propone di attivare primieramente quella della Tolfa, che si ritiene finora per la più abbondante: potrà però continuarsi la escavazione di quella di Monte Leone, Gavelli, Stifone, e Pupaggi per lo Stabilimento di Terni.

22. Per l'uso delle proprie Ferriere, e per vista di speculazione commerciale dovendo la Società ridurre la miniera in ghisa, si faranno a tale effetto costruire in prossimità della miniera della Tolfa uno o più forni di prima fusione; ove si stabiliranno ancora quelle lavorazioni che si vedesse utile di fare nel medesimo luogo.

23. La Società si riserva ogni facoltà di costruire in seguito nuovi forni di prima fusione, ove si credessero espedienti, e di adottare ancora qualunque altra provvidenza che nelle viste di estendere maggiormente ed vtilmente l' intrapresa sociale si stimasse opportuna.

TITOLO V.

Della direzione generale amministrativa.

24. La Società è amministrata da una Direzione Generale composta di undici membri nominati dal Consiglio generale.

25. Ciascun Direttore deve possedere almeno quaranta azioni: esse sono inalienabili per tutto il tempo di sue funzioni: le cartelle di queste azioni rimarranno depositate nella Cassa della Società. Il possesso delle azioni sarà determinato dal deposito per l' intervento al Consiglio generale, come si disporrà in appresso.

26. La Direzione ha un Presidente, e un Vice-Presidente, scelti fra i suoi membri del Consiglio generale.

27. Il Presidente è il capo della Direzione; ne dirige i congressi: dipende da esso il buon ordine e la polizia dei medesimi, non che dei Consigli consultivi: in sua mancanza supplisce il Vice-Presidente, e nel caso di assenza di ambiduc, ne fa le veci il Direttore più provetto.

28. Il Presidente con due Direttori tiene le redini dell' Amministrazione, e ne dirige incessantemente tutte le operazioni ordinarie ed affari correnti. Gli ufficii ne dipendono. Gli atti saranno da essi firmati.

29. Ciascun ramo della azienda sociale avrà un Direttore particolare che lo sopravvegli.

30. Essendovi fra i Direttori un avvocato, farà le funzioni di Consultor legale: in caso diverso si supplirà consultando all' opportunità.

31. Gli affari che eccedono i limiti delle ordinarie operazioni sociali verranno discussi nelle adunanze della Direzione riunita, e risoluti alla maggiorità dei membri presenti.

32. Attesa la incompatibilità del ritardo in operazioni commerciali, la Direzione riunita è investita dei poteri i più estesi per quanto concerne l' Amministrazione della Società.

33. La presenza di sei membri, compreso il Presidente, è necessaria per rendere legittima l' adunanza.

34. Le adunanze saranno frequenti quanto l' interesse della Società lo esiga; si terrà però adunanza una volta almeno in ciascuna settimana.

35. Le deliberazioni saranno prese a voti segreti: esse saranno raccolte in un processo verbale firmato da tutti i membri presenti.

36. La Direzione generale può delegare i suoi poteri in tutto o in parte quando il bisogno lo esiga, o lo trovi espediente, con mandato speciale per uno, o più affari determinati. Non potrà però mai rimettere all' arbitrio altrui ciò che dovrebbe essa discutere e decidere. I membri della Direzione non possono delegare le proprie attribuzioni, nè farsi rappresentare da un procuratore.

37. I membri della Direzione generale nel loro particolare, la Direzione unita, non contraggono per motivo della loro amministrazione alcun obbligo personale relativamente agl' impegni della Società. Non hanno altra responsabilità che quella della esecuzione del loro mandato a termini di ragione: ma neppure potranno esser chiamati a rispondere delle risoluzioni prese legalmente a maggiorità di voti.

38. Le funzioni di tutti i componenti la Direzione continuano per tre anni consecutivi: quindi cessano. Gl' individui che escono di carica, possono essere confermati o rieletti dal Consiglio generale.

39. Acciocchè il cambiamento della Direzione non possa accadere tutto insieme, quelli, i quali comporranno la prima Direzione generale, non cesseranno insieme dopo il primo triennio: ma dopo quest' epoca, cioè nel quarto anno, se ne rimpiazzeranno tre, e quattro per volta nei due anni consecutivi. La sorte deciderà di quelli che debbono cessare nel quarto e quinto anno. Ancor questi potranno essere confermati o rieletti.

40. In appresso avranno luogo le parziali rinnovazioni annuali secondo la data delle respettive elezioni, o conferme.

41. Mancando fra l' anno per morte, o altra causa uno dei membri della Direzione generale, spetterà alla Direzione medesima di scegliere dal seno del Consiglio consultivo chi supplisca alla mancanza, provvisoriamente però, e fino alla convocazione del Consiglio generale per la regolare elezione. Gli eletti del Consiglio generale resteranno in funzioni pel solo tempo che rimaneva a consumarsi dai loro predecessori, onde non venga alterato il turno triennale.

42. Nella mancanza del Presidente, o vice-Presidente, la Direzione procederà al rimpiazzo. Tale elezione sarà provvisoria, e soggiacerà alle norme stabilite nell' articolo precedente.

TITOLO VI.

Del Consiglio consultivo.

43. V' è un Consiglio consultivo composto di 18 consiglieri da eleggersi dal Consiglio Generale fra i possessori almeno di dieci azioni, delle quali la metà dovrà rimanere in deposito nella cassa sociale finchè non cessino dalle loro funzioni.

44. Il Consiglio consultivo si adunerà una volta il mese insieme alla Direzione Generale, dalla quale verranno proposte le materie da trattarsi. Si proporranno al Consiglio gli atti e contratti relativi ai capitali sociali, quelli a lungo tempo, e quelli in generale ch' eccedono i limiti della semplice amministrazione. Le questioni giudiziali che insorgessero e meritassero discussione, saranno egualmente portate al Consiglio.

45. Presiederà alle adunanze del Consiglio il Presidente della Direzione.

46. Saranno legittime le adunanze allorchè v' intervengano, oltre il numero

dei Direttori necessario a rendere legittime le Adunanze della Direzione, due terzi almeno de' Consiglieri. Gli individui del Consiglio devono intervenire personalmente.

47. Le risoluzioni prese a maggiorità di suffragi segreti, sono riportate in un processo verbale da firmarsi dal Presidente e due dei membri intervenuti a ciò destinati dal Consiglio medesimo, di che si farà menzione in fine dell' atto.

48. Ai Consiglieri intervenuti in ciascuna adunanza verrà distribuita una medaglia di argento da farsi espressamente coniare dalla Intrapresa sociale, la quale avrà nel dritto il ritratto del Sovrano, e nel rovescio il titolo della Società.

49. La durata delle funzioni dei membri del Consiglio consultivo sarà triennale, e la rinnovazione si farà per turno nella proporzione di sei all' anno.

50. Gli eletti pel primo Consiglio rimarranno in carica nei primi tre anni, e quindi per le rinnovazioni parziali, e tutt' altro si osserveranno le regole prescritte di sopra per la Direzione Generale.

51. I Membri del Consiglio consultivo, che cesserebbero dalle loro funzioni, possono essere confermati o rieletti.

TITOLO VII.

Del Consiglio Generale.

52. Il Consiglio generale sarà composto dai membri della Direzione, da quelli del Consiglio consultivo, e da tutti i possessori almeno di cinque azioni.

53. I possessori dell'enunciato numero di azioni, per aver diritto di assistere al Consiglio Generale, dovranno depositare, 20 giorni prima dell' epoca fissata alla riunione del Consiglio medesimo, i loro titoli presso la residenza della Società in Roma nelle mani della persona o persone a quest' effetto incaricate dalla Direzione, le quali rilasceranno nell' atto della consegna una fede di deposito all' esibitore, ed un biglietto personale di ammissione al Consiglio.

54. Coloro, i quali abbiano depositato, od abbiano fatto depositare a loro nome le azioni per essere ammessi ad aver voce nel Consiglio generale, finchè il deposito continua saranno a tutti gli effetti considerati per veri proprietari delle azioni medesime, e quindi non potranno rendersi che a loro stessi, o ad un loro procuratore munito di speciali poteri con mandato in forma autentica, che dovrà restare in atti della Società a rendere legittima la restituzione del deposito.

55. Gli azionisti i quali hanno diritto d' intervenire al Consiglio possono farvisi rappresentare per mezzo di procuratore anche in persona estranea alla Società. Il procuratore potrà essere nominato o nell' atto che si depositeranno i titoli, nel qual caso nell' atto medesimo verrà riportato il di lui nome, ovvero con speciale mandato in forma autentica, o munito almeno di ricognizione della firma; o finalmente colla esibizione e consegna della fede del deposito delle azioni, della quale allora gli si rilascerà un semplice rincontro.

56. Il Consiglio generale è legittimamente costituito se v' intervengano, oltre il numero dei membri della Direzione e del Consiglio consultivo necessarii a rendere legittime le rispettive adunanze, almeno tanti possessori di cinque azioni, che superino di tre il numero complessivo dei Direttori e dei Consiglieri presenti al Consiglio.

57. Nel caso che tale condizione non si verificasse, verrà immediatamente convocato una seconda volta il Consiglio generale, ed allora, non ostante che mancasse l' enunciato numero di voci, saranno valide le deliberazioni, che vi si prendano.

58. Si adunerà il Consiglio generale ordinariamente una volta all' anno, e straordinariamente ogni qualvolta la Direzione, od il Consiglio consultivo lo giudichino necessario per l' interesse della Società.

59. L' Adunanza ordinaria si ha sempre per intimata in ogni anno pel giorno 1 febbraio due ore in punto innanzi il mezzo giorno, a meno che circostanze straordinarie non esigano una diversa destinazione: in questo caso la Direzione generale ne darà avviso ai Socii quaranta giorni prima per mezzo del *Diario di Roma*. Non potrà però dilazionarsi la riunione al di là de' due mesi dall' epoca sopra stabilita.

60. Le adunanze straordinarie vengono intimate col medesimo mezzo del *Diario di Roma*, indicando il giorno e l' ora della riunione, almeno 40 giorni innanzi, da computarsi da quello dell' insersione del relativo articolo nel pubblico foglio.

61. Nello stesso modo sarà intimata la seconda convocazione del Consiglio nel caso preveduto dall' art. 57.

62. Il Presidente della Direzione generale ed in sua mancanza il Vice-Presidente, od il Direttore più provetto, presiederà l' Adunanza negli atti primordiali, e sarà assistito dal Segretario dell' Officio della Direzione medesima.

63. I due Soci presenti, i quali avranno depositato il maggior numero di azioni saranno gli Scrutatori. In caso di pari numero di azioni si estrarranno a sorte.

64. Decorsa un' ora da quella destinata, si procederà all' appello de' socii presenti per conoscere se siavi il numero di voci necessario a rendere legale il Consiglio. Quindi si procederà alla verificazione de' poteri col mezzo degli Scrutatori.

65. Il Presidente della Direzione promuove quindi la elezione del Presidente, Vice-Presidente e Segretario del Consiglio.

66. Tutte le deliberazioni sono prese a pluralità di voti. Ciascun socio può avere più voti. Avrà il secondo voto se il numero delle azioni depositate sia di dieci, il terzo se giungano a venti, il quarto se a trenta, il quinto se a quaranta. Non potrà però averne di più qualunque fosse il numero delle azioni depositate.

67. I Socii, i quali non hanno diritto d' intervenire al Consiglio Generale possono avanzare in iscritto quelle riflessioni che credano d' interesse loro e della Società, acciocchè sieno prese in considerazione. Il foglio contenente tali riflessioni deve essere sottoscritto dal Socio, e depositato nell' Officio della Società almeno tre giorni prima dell' apertura del Consiglio. Non sarà ricevuto il foglio, se insieme non venga effettuato il deposito almeno di un' azione, quale non potrà ritirarsi che terminato il Consiglio Generale.

68. Quindici giorni innanzi all' apertura del Consiglio, il Bilancio sarà ostensibile nell' ufficio della Società ad ognuno, che dimostrerà colla presentazione di una o più azioni di avervi interesse, onde possano farvi quei rilievi che credano opportuni.

69. Il Consiglio nominerà tre sindacatori, i quali prendano in esame il Bilancio annuale, e presso il rapporto de' medesimi delibererà sull' approvazione di esso: frattanto si occuperà delle proposizioni portate al suo giudizio.

70. Niuna proposizione potrà formare il soggetto di discussione ed essere messa a voti, se due almeno fra i socii non l' appoggino. Sono eccettuate le proposizioni, che provengano direttamente dai corpi amministrativi e Commissioni elette dal Consiglio Generale, quali devono sempre essere messe a partito.

71. Le discussioni nel Consiglio Generale non sospendono mai il corso delle operazioni della Direzione Amministrativa, ancorchè si riferiscano alle proposizioni sotto esame, salva la esecuzione delle risoluzioni del Consiglio medesimo quando sieno prese.

72. Terminata la discussione delle proposizioni portate a Consiglio, si procederà in ultimo alla elezione de' Membri della Direzione, e del Consiglio consultivo che cessino dalle loro funzioni, ed al rimpiazzo de' Membri i quali fossero nell' anno mancati per morte o rinuncia.

73. Devono indispensabilmente portarsi al giudizio del medesimo le nuove intraprese sociali, l' acquisto di altre Ferriere, l' apertura di nuovi stabilimenti, la escavazione di Miniere non attivate, e la erezione di nuovi forni fusorii oltre la miniera detta la Tolfa contemplata di sopra, ed i forni fusorii già decretati presso la medesima, ed in generale quelle imprese e contrattazioni che per la loro importanza toccassero l' essenza della società.

74. Spetta al Consiglio Generale specialmente sulla proposizione della Direzione, del Consiglio Consultivo e di qualunque de' socii introdurre negli statuti tutte quelle addizioni, o modificazioni,

che la esperienza facesse conoscere utili e necessarie al buon andamento della Società.

75. Delle deliberazioni del Consiglio Generale il Segretario del Consiglio medesimo ne formerà processo verbale firmato dal Presidente, dal Vice-Presidente, dai due Scrutatori e dal Segretario stesso.

76. Se i proposti cambiamenti e modificazioni degli statuti fossero tali da alterare le basi fondamentali della Società, il Consiglio Generale verrà convocato in un modo speciale invitando ad intervenirvi tutti gli Azionisti qualunque sia il numero delle azioni che possiedano. La intimazione, che se ne farà per mezzo del *Diario di Roma*, dovrà esprimere l'oggetto per cui viene convocato.

77. Gli Azionisti, che vorranno intervenirvi, dovranno uniformarsi a quanto viene prescritto superiormente pel deposito dei titoli delle rispettive azioni. Basterà il deposito di un' azione per aver voce attiva.

78. La disposizione de' due precedenti articoli ha luogo anche nel caso in cui la Direzione stimasse conveniente e proficuo alla Società l'aumento del capitale sociale colla creazione di nuove azioni.

79. Lo stesso sarà osservato quando venisse il caso della liquidazione della Società.

80. Perchè le deliberazioni del Consiglio generale, convocato a termine dell' art. 75 e seguente, sieno legali e valide, dovranno concorrervi almeno due terzi dei voti de' membri presenti. Non saranno esecutorie che dopo l'approvazione del Governo.

TITOLO VIII.

Degli officii dell' amministrazione sociale, della cassa, degli stabilimenti dipendenti.

81. Presso la Direzione Generale in Roma vi sono due Officii centrali; uno di Segreteria, e l'altro di Contabilità, ciascuno per le materie che gli appartengono. Questi Officii dipendono immediatamente dalla Direzione medesima.

82. L'impianto della scrittura centrale sarà combinato in modo, che, oltre i conti che la riguardano esclusivamente, abbia i conti di rapporto coi singoli stabilimenti, scritturandone periodicamente nell'anno il movimento progressivo per averne in fine di esso i prodotti netti in corrispondenza dei Bilanci parziali. Riuniti di poi i prodotti tutti e contrapostevi le spese generali, dovranno risultarne gli utili sociali da giustificarsi col Bilancio.

83. La Contabilità è obbligata di eseguire per uso della Direzione generale i prospetti estratti ed altro che verrà prescritto, ha l'obbligo positivo di tenere in giornata le proprie scritture, ed in corrente le operazioni tutte, di maniera che spirato l'anno amministrativo si trovi in grado di esibire il Bilancio Generale non più tardi del 31 dicembre, acciocchè la Direzione ed il Consiglio Consultivo abbiano il tempo sufficiente per esaminarlo prima di esporlo alla vista di tutti gli azionisti, e presentarlo al Consiglio Generale.

84. La Cassa pel servizio della intrapresa sociale dovrà tenersi presso un pubblico stabilimento.

85. Attualmente si presceglie la Banca Romana, colla quale verranno presi gli opportuni concerti, e quelle convenzioni che la Direzione stimerà utili e necessarie.

86. Quando la Banca non potesse prestarsi, o non si fosse d'accordo sulle condizioni del servizio di cassa, o per altra qualsiasi ragione ad essa, od alla Società non convenisse continuare nei presi concerti, spetterà alla Direzione così la relativa risoluzione, come la scelta dello stabilimento da sostituirsi.

87. La conduzione ed amministrazione speciale dei singoli stabilimenti ed industrie sarà locale, dipendentemente sempre dagli ordini della Direzione Generale, ed in corrispondenza di conti coll' Ufficio centrale di contabilità in Roma, mediante la periodica trasmissione dei risultamenti parziali di ciascun' azienda nei modi da stabilirsi dalla Direzione medesima.

88. Continuerà per ora l' impianto attuale dei due stabilimenti di Terni e di Tivoli, salvo ad introdursi in seguito quelle modificazioni o miglioramenti che si crederanno utili e necessarii.

89. Vi sarà un Ingegnere Direttore immediatamente dipendente dalla Direzione Generale Amministrativa. Esso avrà la direzione e sopravveglianza di quanto riguarda l' arte pei macchinismi, per la condotta delle lavorazioni e tutt' altro.

90. Non potrà ricusarsi a tutti gl' incarichi che la Direzione Generale creda affidargli anche per l'attivazione delle miniere, la costruzione e l'impianto di nuovi altri forni di prima fusione, ed in genere per le lavorazioni, ed opere tutte che nell' interesse sociale si dovessero intraprendere, ancorchè fossero di un genere totalmente nuovo e diverso dalle attuali ed esistenti.

91. Vi sarà un Procuratore ad lites che dipenderà dalla Direzione.

92. L'Amministrazione sociale ha inoltre gl' Impiegati subalterni, magazzinieri, ed altri ministri inservienti nel numero strettamente necessario ai bisogni dell' azienda, ed a seconda dell' impianto che la Direzione crederà di adottare.

93. Dalla Direzione Generale dipende la nomina del Segretario, del Capo Contabile, dell' Ingegnere, del Procuratore, e di tutti gli altri impiegati e ministri. Essa ne fissa gli emolumenti e gli obblighi. Può sospenderli, o rimuoverli quando lo creda espediente.

94. La Direzione medesima potrà portare anche negli Officii que' cambiamenti che le operazioni sociali esigono, o che la esperienza consigliasse.

95. Spetta infine alla Direzione di formare i regolamenti di disciplina interna: dessi saranno portati all' esame del Consiglio Consultivo: potranno in seguito variarsi dalla stessa Direzione insieme al Consiglio Consultivo secondo le circostanze ed i lumi somministrati dalla esperienza.

TITOLO IX.

Degl' interessi delle azioni, bilancio annuale, divisione degli utili e fondo di riserva.

96. Ogni *azione* ha diritto a percepire un interesse del *cinque* per cento, e questo ratatamente sul capitale sborsato in proporzione ed a misura dei parziali versamenti eseguiti, e quindi sugli intieri scudi *cento*, compito che ne sia il deposito.

97. Questi interessi saranno pagati di semestre in semestre posticipatamente in Roma dalla Cassa Sociale.

98. Approvato dal Consiglio Generale il Bilancio dell' azienda sociale, la somma degli utili netti, depurata dagl' interessi delle azioni, sarà ripartita nel modo seguente:

1. Si preleverà dal totale un cinque per cento da attribuirsi al *Fondo di riserva.*

2. Il sopravanzo verrà diviso in tre parti eguali, e di queste una apparterrà ai membri componenti la Direzione generale.

3. Le rimanenti due parti saranno divise *pro-aequali* fra tutte le azioni.

99. La quota attribuita alla Direzione dal precedente articolo sarà divisa così:

5 Ventesimi al Presidente.

$3\frac{1}{2}$ } Ventesimi agli aggiunti.
$3\frac{1}{2}$ }

8 Ventesimi uno per ciascuno agli altri Direttori.

100. Il pagamento de' premii attribuiti ai componenti la Direzione si eseguirà con speciali mandati.

101. I pagamenti provenienti dagli utili si effettueranno dalla Cassa tre mesi dopo l'approvazione del Bilancio, onde siavi il tempo congruo a fare rientrare in Cassa i fondi in giro nelle operazioni sociali.

102. Per quello che riguarda la quota prelevata dal *dividendo* per la formazione della riserva, rimanendo il denaro materialmente in Cassa nel giro delle operazioni correnti, il computista in capo aprirà un apposito conto intestato — Fondo di riserva — per accreditarlo in ciascun anno di quanto gli appartiene.

103. Il fondo di riserva destinato per una scorta alla Società nei casi impreveduti e nelle circostanze straordinarie è intangibile, nè potrà giammai disporsi del medesimo o erogarlo sotto qualsiasi colore nell' ordinario andamento delle intraprese sociali.

104. Dell' applicazione del fondo di riserva non può deciderne che il Consiglio generale ordinario, o straordinario.

TITOLO X.

Della liquidazione.

105. Sebbene non sembri potersi dubitare dei vantaggiosi risultamenti della intrapresa sociale, dovendosi tuttavia prevedere ogni eventualità, si dichiara, che ove per tre consecutivi Bilanci si abbia una rilevante perdita, il Congresso generale straordinario sarà convocato per deliberare, se convenga procedere allo scioglimento della società, prese ad esame le cause che cagionarono le perdite, ovvero sia utile di proseguire con quelle modificazioni che si reputassero del caso.

106. La liquidazione avrà luogo al termine della società, se pure non fosse decretata e convenuta la proroga, o rinnovazione, al quale effetto sarà egualmente convocato il Consiglio generale straordinario di tutti i Socii.

TITOLO XI.

Disposizioni generali.

107. In qualsivoglia risoluzione dei Socii insieme riuniti, o per schedole o per scrutinio, la parte maggiore obbligherà la minore. Sarà nulla qualsivoglia acclamazione che non venga rattificata da segreto scrutinio.

108. Tutte le controversie che nasceranno fra la Società ed i Socii, o tra i Socii stessi per motivo di affari sociali, verranno inappellabilmente decise col mezzo di giudici arbitri in conformità dell' Articolo 50 e seguenti del Regolamento di Commercio del 1 giugno 1821. Non si ammetterà mai controversia avanti i Tribunali ed anche avanti gli arbitri sulle risoluzioni della Direzione del Consiglio consultivo e de'Consigli generali: tutti gli Azionisti saranno tenuti ad uniformarvisi.

109. Il Tribunale di Commercio in Roma sarà il solo competente pe' casi contemplati dagli Articoli 59 e 60 del vigente Regolamento di Commercio.

110. Ottenutasi la sovrana approvazione dei presenti Statuti, si esibiranno negli atti di un pubblico Notaio: saranno quindi impressi colla stampa insieme agli atti che riguardano la costituzione della Società, o dimostrano le sue pertinenze e suoi diritti.

111. In tutto ciò che non sia previsto dai presenti Statuti si procederà colle norme date dalle leggi di commercio.

TITOLO XII.

Disposizioni transitorie.

112. Non assumendo la Società alcuna responsabilità per l'epoca anteriore al novembre 1846, che resta a pieno carico dei precedenti proprietarii degli Stabilimenti, terrà un conto di stralcio per quelle operazioni nelle quali la Società medesima debba inevitabilmente prendere parte.

113. Dovranno i sigg. Benucci e Graziosi dimostrare legalmente i pieni poteri avuti dai componenti le rispettive Ditte per cedere quanto deve passare nella Società, e dovranno provare e garantire nel più lato senso dell' espressione quanto occorra e giovi alla sicurezza e quiete della Società medesima nel suo acquisto e possesso.

114. Per parte della Società e col mezzo della Direzione in qualità di Commissione straordinaria si vedrà che nulla sia preterito di ciò che occorra perchè i suoi interessi non soffrano pregiudizio, e che ne' contratti da stipolarsi si adoprino tutte le legali cautele.

115. La Commissione medesima avrà l'incarico di prendere nel modo più esatto e legale le consegne, le quali serviranno poi di base per l'impianto del conto dei capitali sociali.

116. Compiuto quanto dee trattarsi coi sigg. Benucci e Graziosi, come parti contraenti, avrà luogo la riserva di essere essi a capo dell' Amministrazione per un sessennio, inserita fra le condizioni che hanno servito di base alle sottoscrizioni degli azionisti per l'acquisto delle azioni.

117. Nell' intervallo fra le consegne e l'epoca indicata nell' Articolo precedente, la Direzione nella enunciata qualifica prenderà le redini dell'Amministrazione. Il maggiore Azionista farà le funzioni di Presidente della medesima.

118. Nei primi 6 anni della Società i sigg. Benucci e Graziosi disimpegneranno le funzioni di Presidente e Vice-Presidente della Direzione alternativamente tre anni per ciascuno, uniformandosi in tutto alle disposizioni del Titolo V.

119. Durante l'enunciato periodo, il riparto della quota attribuita alla Direzione dall' Articolo 98 sarà fatto colle seguenti norme, derogandosi soltanto per questo tempo l'Art. 99.

I. Per usare verso i sigg. Benucci e Graziosi una distinzione, come promotori della Società, vengono ad essi attribuiti nove ventesimi da dividersi fra essi a metà.

II. Quattro ventesimi saranno attribuiti due per ciascuno dei due Aggiunti.

III. Gli altri sette ventesimi poi uno per ciascuno agli altri Direttori.

120. Analogamente al disposto del §. 7 delle condizioni generali, sulle quali sono state prese le sottoscrizioni dei Soci Azionisti, le 200 azioni, che devono riunire in loro e possedere i sigg. Benucci e Graziosi, saranno dai medesimi lasciate in deposito nella Cassa Sociale per garanzia, finchè qualunque dubbiezza sia sciolta, e qualunque pericolo di evizione, o molestie rimosso. Questo vincolo potrà essere sciolto dalla Direzione Amministrativa in unione del Consiglio Consultivo in tutto od in parte, secondo la cauzione ch' esigasi pe' contratti e pe' sopra espressi motivi. Dovranno però sempre restare depositate almeno 100 azioni per ognuno di essi durante la loro gestione.

121. La Commissione straordinaria soprindicata prenderà cognizione delle spese incontrate per gli studii, verificazioni ed esperimenti relativi alle Miniere di ferro, e per le altre operazioni indispensabili, e presenterà al Consiglio Generale il progetto di liquidazione di quel che a termini di ragione creda debbano gravare la Società.

Notizie scientifiche

Ultimamente sulla ferrata di Brunelles ad Anversa ebbe luogo un esperimento assai interessante. Il signor Cabry ingegnere in capo delle strade belgiche ha trovato il modo di rendere utile una parte del calore dei gas che hanno servito alla combustione dopo ch' essi hanno lasciato la caldaia, riscaldando l'acqua di alimento prima che questa sia iniettata nella caldaia. I risultati furono così soddisfacenti, che crediamo, dice il *Journal des Chemins de fer* num. 7, di dover dare una piccola descrizione dell' apparecchio, il quale fu apprezzato da una grande autorità, M. Stephenson, che ha deciso che tal sistema sarebbe messo in uso nelle locomotive del cammino di ferro tra *Sambre* e *Meuse*.

Esso consiste in una piccola caldaia, o scaldatoio che è collocato nella cappa, ma separato da un intervallo dai tubi bollenti della locomotiva. Siccome lo scaldatoio è una giunta al corpo della caldaia; così si trova forato dallo stesso numero di tubi corrispondenti a quelli della macchina. Quest' apparecchio isolato nella cappa, è scaldato tutto all' intorno insieme ai tubi interni dai gas provenienti dalla combustione, che si portano nella rocca del cammino.

L' acqua è trasmessa dal carro dell'acqua per mezzo di un tubo fissato sotto l'apparecchio, e due altri tubi messi superiormente stabiliscono la circolazione col serbatoio del carro. Le pompe alimentatrici prendono l'acqua da un tubo posto sotto all' apparecchio.

Nell' esperimento suddetto, si è verificata una media di 72° Réaumur, nello scaldatoio, e tutto fa credere che l'acqua in esso fosse bollente, perchè gl' istrumenti di cui si è fatto uso per verificare quella temperatura, non erano disposti in modo conveniente per trovare l'esatta elevazione del termometro.

Ove altre esperienze succederanno, le annunzieremo; poichè una tale applicazione porterà una rimarchevole economia sul combustibile.

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma dei 9 Aprile 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 2. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	104 50
Chiusura »	— —	104 50

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . . .	80	40	Genova . .	18	39
Livorno. . .	15	68	Londra . .	464	—
Firenze . . .	15	68	Parigi . . .	18	30
Venezia . . .	15	72	Marsiglia. .	18	30
Milano . . .	15	80	Lione . . .	—	—
Ancona . . .	99	—	Augusta . .	46	70
Bologna. . .	99	40	Vienna. . .	—	—

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	108 3/8
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	92 3/4
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	171 1/2
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	120 1/4
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	98 1/2
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	110
— — Magdeburg	95	3,800,000		92
— — Amburgo	150	*Nuova*		107 1/2
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	108 1/2
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	90
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	110 1/2
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	200
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	87 1/2
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	106
Taunus	33	1,200,000	19 60	143
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	121 1/2
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 1010
— — Versailles (destra)	16	*Il corso delle Azioni*		343
— — — (sinistra)	11	*francesi si regola sul*		215
— — Orléans	76	*valore di franchi 500 per*		1270
— — Rouen — Havre	86	*Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo*		861 25
— — Lyon	»			442 50
— — Strasbourg	»	*numero, non constando*		445
— — Nord	»	*ancora quello dell'ultimo*		630
Orléans — Bordeaux	»	*semestre.*		516 25
Strasbourg — Basilea	90			205
Bordeaux — Cette	»			447
Avignon — Marseille	»			792 50

AVVISO IMPORTANTE

A norma di tutti in generale, e particolarmente di quelli che d'ora in poi possano avere interesse di corrispondenza con noi, facciamo noto che la Tipografia nostra, già *Dei Classici Sacri,* prende il nome di **Tipografia della Società Editrice Romana,** e ciò per la ragione seguente. Quando Ottavio Gigli fondò dapprima questo Stabilimento Tipografico, lo fondò per istamparvi esclusivamente la sua *Biblioteca Classica Sacra;* quindi trasse da essa il nome più a lui conveniente. Ma ora che di molto si è accresciuta essa Tipografia, e da questa escono stampe di altre materie, che non son quelle dei Classici, si è creduto non più convenire a lei il primo nome, e perciò le si è dato il secondo più proprio, cioè quello di *Tipografia della Società Editrice Romana.*

LIBRERIA DE' FRATELLI NISTRI

A PISA, SOTTO IL BORGO

RECENTI PUBBLICAZIONI

ANNALI DELLE UNIVERSITA' TOSCANE, tomo I°. Parte 1ª, Scienze Noologiche; parte 2ª, Scienze Cosmologiche. Gr. vol. in-8° gr. di p. 1060. — Paoli 48 3/4.

Del Terremoto accaduto in Toscana il 14 agosto 1846, narrazione storica di G. Tabani, in-8°. — Paoli 2 1/2.

A PIO IX P. M. Canzoni di Caterina Franceschi Ferrucci; in-8°. — Paoli 1 1/2.

APOLOGIA delle sovrane concessioni per le strade ferrate in Toscana, del cav. commend. Giovanni Carmignani; in-8°. — Paoli 3.

SOTTO IL TORCHIO

RELAZIONE DE' FENOMENI presentati dai terremoti di Toscana dell'agosto 1846, e considerazioni teoretiche sopra i medesimi, del profess. cav. Paolo Savi.

MANUALE DEL DIRITTO ECCLESIASTICO, di F. Walter; il vol. secondo ed ultimo.

ELEMENTI DI CHIRURGIA, di A. G. Richter, con annotazioni del dott. R. Cartoni; il vol. 7°, parte 3ª.

CAUSE CELEBRI discusse dal cav. commend. Giovanni Carmignani; il vol. 4°.

Roma. — Tipografia della Società Editrice Romana, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

22 APRILE 1847. ANNO PRIMO. — N° 14.

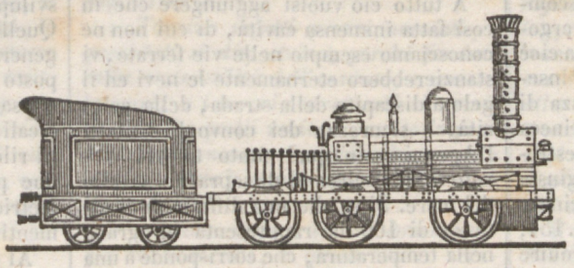
DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Appendice alla Relazione della Sezione tecnica del 7 febbraio. Esame comparativo, e parere sui valichi dell'Apennino a Poggio Surrifa, e Fossato.* — *Salvatore Anau al conte Ilarione Petitti.* — Corrispondenza. — *Al Direttore della* Locomotiva. — Strade ferrate estere. — *Alta Italia.* — *Il Piemonte.* — Notizie scientifiche. — *Strade ferrate d'Inghilterra. Elementi artistici e comparativi di progresso dal* 1804 *al* 1846 (Cam. Ravioli). — Commercio. - Industria. — *Progetto di una Banca di sconto in Bologna per le quattro Legazioni.* — Notizie diverse. — Borsa di Roma.

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

Appendice alla Relazione della Sezione tecnica dei 7 febbraio. — Esame comparativo, e parere sui valichi dell'Apennino a Poggio Surrifa, e Fossato.

La Santità di Nostro Signore, mossa dal desiderio di promuovere rapidi, ed economici mezzi di trasporto ne' suoi Stati onde accrescervi la forza produttrice, ed il benesser sociale, si degnò d'autorizzare l'esecuzione di alcune linee ferrate, tra le quali quella, che correndo i luoghi più popolosi dell' Umbria come Fuligno, e la valle del Potenza, mette ad Ancona (Notificazione di Segreteria di Stato 7 Novembre 1846).

Mentre il provvido nostro Governo designava così in generale la zona di paese ove voleva costruita la linea ferrata, nello scopo manifesto di estendere le relazioni commerciali delle più interessanti città dell' Umbria e delle Marche, e di risvegliare ed eccitare la coltura del terreno e l' industria in quei territorii, ne' quali l'una e l'altra trovansi meno sviluppate, prometteva poi largo premio a chi indicasse *il passaggio più facile e meno costoso nel giogo dell' Apennino*, il quale doveva inoltre servire di precisa guida nel tracciamento di detta linea nei limiti prescritti coll' enunciata Notificazione.

Lodevolissime esplorazioni, di conseguenza alle indicate norme, furono eseguite dai rispettabilissimi sigg. ingegneri conte Fiorenzi, Cerroti, Martinelli, e Scarabelli, le di cui memorie furono rassegnate alla superiore autorità contemporaneamente alla nostra Relazione riassuntiva dei 7 febbraio 1847: oggi poi essendoci pervenuti due altri progetti compilati dai sigg. ing. Rutili e Cerroti, risguardanti entrambi il valico dell'Apennino, nei limiti di detta zona, ci facciamo un dovere, in virtù degli ordini ricevuti dalla Presidenza Centrale, di emettere su di essi il seguente subordinato parere.

Progetto Rutili.

Con succinta, ma ben ordinata Relazione dei 13 p. p. febbraio, l'ing. Rutili sostiene, all'appoggio di alcune piante corografiche, e di due profili di livellazione, che la strada ferrata pel tratto che fende l'Apennino tra le valli di Bagnaia e Poggio-Surrifa, tanto dal lato tecnico, quanto dal lato economico, *riesce di minor spesa e di maggiore guadagno, quantunque*, dice, *venga a prima giunta inversamente giudicata.* Ed espone in prova della propria asserzione, che dalla parte del balzo di Aggi *può procedersi ben avanti col taglio scoperto, senza giungere ad una profondità maggiore di metri* 60; per mezzo del quale, e pel rialzamento della linea sul piano di dette valli crede possibile la riduzione della galleria alla sola lunghezza di m. 2,500 (profilo D D (1)). Accenna quindi, che formandosi i pozzi inclinati, e pressochè ortogonali alla pendice (e due egli ne propone), riusciranno della profondità massima di 80 a 90 met. Parlando poi della linea Topino-Potenza, che dovrebbe collegarsi coll' indicato valico dell' Apennino, avverte *che, attesa la dolcissima inclinazione delle due valli del Topino e del Potenza sino al poggio da perforarsi*, la strada può tracciarsi senza contorcimenti e sviluppi, *avendo cura soltanto di tenerla un poco sollevata in alcuni tratti dal fondo delle valli.*

Mostra il di lui profilo C C, che la base del monte Cornello da attraversarsi con la linea ferrata tra Aggi e Surrifa, è in fatto della lunghezza di met. 6,650 dall'una all'altra valle, su cui sorge esso in guisa che il suo cuspide sovrasta quella di Bagnaia m. 522, 062, e quella di Surrifa di m. 265, 442, dai quali estremi si deduce con certezza, che la prima di dette valli è di m. 56, 620 più depressa della seconda. Intanto giova avvertire, che, quand'anche si potesse effettuare senza gravi difficoltà su questa valle più depressa un rialzamento così notevole, per condurre il piano stradale ad incontrare la pendice del monte a livello della valle opposta, ad ogni modo la sezione del monte da attraversarsi riuscirebbe della lunghezza di 6,380 met., come apparisce dall'indicato profilo: 2,500 met. de' quali, secondo esso, verrebbero conformati a galleria, e 3,880 m. a trincea aperta.

I tagli aperti però, qualunque sia l'altezza del suolo sopra la linea del nuovo piano stradale, riescono incomparabilmente molto più ampii delle gallerie; ed evvi anzi un limite in cui cominciano essi in ordine alla spesa a divenire assolutamente più svantaggiosi dei sotterranei. Oltre a quanto su questo proposito vedesi dottamente esposto dal chiarissimo abate Ximenes in un suo progetto pel nuovo Ozzeri, più recentemente Seguin ne avverte che questo limite, fino a cui i tagli aperti sono preferibili ai tunnels, si rinviene alla profondità di 20 a 25 metri. Laonde deve comprendersi, che in questo caso l'idea di procedere ben avanti con un taglio aperto sino alla profondità di 60 metri, nell' intendimento di limitare il traforo a minor lunghezza, non può riconoscersi valida a dimostrare quel passaggio meno costoso, siccome il Governo richiede, e lo stesso autore del progetto si ripromette.

Imperciocchè si rileva dalla configurazione di quel monte, disegnata nell' indicato profilo C C, sul quale abbiamo con accuratezza precisata la linea del nuovo piano stradale nel modo propostosi dall' autore del Progetto, che la trincea della località riescirebbe profonda

Nel punto A . . .	Met. 88, 649
B	72, 523
C	71, 139
D	43, 415
E	0, 000
È	50, 467
F	38, 638
G	0, 000

(1) Vedi *Livellazione della strada ferrata da Fuligno a Castel Raimondo*, eseguita dall' ingeg. Antonio Rutili Gentili. Roma, tip. della Pallade Romana 1847.

Componendosi queste misure, si deduce che la profondità media di detta trincea è di m. 51, 151 per tutta la suindicata lunghezza di 3880 m.

La qui unita sezione rappresenta comparativamente tre casi relativi all'argomento di cui si tratta (1). Una galleria cioè ben ampia, determinata secondo gl' insegnamenti di Lardner della larghezza di 8 m., dell'altezza di 10 m. Una trincea della profondità massima di 25 m., estremo limite da preferirsi al traforo giusta le regole della esperienza. Una trincea della profondità ragguagliata di 51 m. 151, tendente, come si è avvertito, a diminuire in gran parte il traforo dell'Apennino. Da questa sezione e dal calcolo che ne consegue scorgesi che la quantità del lavoro in ciascun dei tre casi preveduti varia assai, come viene rappresentato dai seguenti numeri.

Galleria . . . . . Met. 73, 140
Trincea nei limiti preferibili al traforo 900, 000
Trincea progettata . . 3179, 086

I quali numeri ridotti a più semplice espressione corrispondono a 1 a 12, 3 a 43, 45.

Da simili risultati, e per gli avvertimenti di Seguin, ognuno può convincersi che i lavori di traforo, per la maggior difficoltà che s' incontra nella loro esecuzione, costano dodici volte e trenta centesimi l'importo di un' egual quantità di lavoro eseguibile nella forma di trincea aperta. Ma i lavori di trincea progettata dall'ingegnere Rutili in quella parte di Apennino riescendo nella loro massa quarantatre volte e $^{45}/_{100}$ maggiore di una galleria di egual lunghezza, si comprende che li 3880 m. di trincea che egli propone verrebbero a costare ben più di tre volte e mezza l'importo di un egual tratto di traforo.

Queste osservazioni dunque ci sembrano proprie a far concepire, che, per risparmiare 3880 m. di galleria nell'additato passaggio, si dovrebbe spendere tanto quanto ne importerebbero 13,580 m., ciò che si riconosce assolutamente incompatibile colla richiesta, e d'altronde necessaria economia dell'opera.

Non è per altro questa la sola, nè la maggior osservazione che emerga sullo enunciato valico dell'Apennino a Poggio-Surrifa. Le ripe di una tale trincea tanto profonda riuscirebbero di dispendiosa, e difficile conservazione non solo, ma ben anche pericolose nell' esercizio di una via ferrata per le dilamazioni, per la caduta di sassi o d'altro che incessantemente ingombrerebbero il piano stradale. Noi ci limiteremo a rammentare i funesti avvenimenti che ebbero luogo per simili cause nel cammino d'Alay a Beaucaire, in quello da Londra a Bristol, ove accaddero rotture di locomotive, di *wagons*, e la morte di molti viaggiatori; ed i grandi imbarazzi che la trincea di Clamart recò all'amministrazione della via ferrata di Versailles, sebbene tutte queste trincee fossero incomparabilmente minori di quella di sopra proposta.

A tutto ciò vuolsi aggiungere che in così fatta immensa cavità, di cui non ne conosciamo esempio nelle vie ferrate, vi stanzierebbero eternamente le nevi ed il gelo a discapito della strada, della celerità, e sicurezza dei convogli. Difatti l'Apennino in quel punto trovasi elevato 791 m. circa al di sopra del livello del mare. Si sa che una differenza di altezza di 160 m. rappresenta un grado nella temperatura, che corrisponde a una distanza di miglia 145 romane più al Nord nei limiti compresi tra il 30, e 60 gradi di latitudine. La strada ivi avrebbe dunque a resistere agl' inconvenienti che possono risultare da un freddo che avrebbe luogo a miglia 716 più al Nord, i quali diverrebbero tanto più intensi, e disastrosi entro ad una trincea così profonda, ove detta strada resterebbe quasi affatto occulta ai raggi del sole.

In quanto poi ai pozzi, merita avvertire, che il numero di questi e la distanza tra loro nelle gallerie si debbono determinare in modo, che il valore dell'estrazione delle materie per il pozzo sia eguale al valore dell'estrazione delle medesime per mezzo della via orizzontale. Nel progetto di cui si tratta si vede trascurato questo calcolo, ed invece sono destinati su principii arbitrarii due soli pozzi che in quella galleria riescirebbero distanti 833 m. l'uno dall'altro; lo che renderebbe l'opera anche più costosa. Nella galleria di Liverpool della lunghezza di m. 2000 se ne destinarono sette distanti fra loro 250 m.; in quella di Saint-Cloud, di m. 504 di lunghezza, se ne praticarono 10; la distanza minima fra essi è di m. 47, la massima m. 75. Oltre di che aggiungeremo, che la circolazione ed il rinnovamento dell'aria in un così lungo sotterraneo per due sole, e tanto distanti aperture, non potrebbe operarsi che con somma lentezza, e quindi con gravissimo incomodo, e danno dei viaggiatori.

Quanto poi alla strada Topino-Potenza da rannodarsi al descritto valico dell'Apennino, benchè si enunci nel progetto Rutili di facile tracciamento, e sviluppo, non di meno fa d'uopo, per una esatta comparazione, ridurre al loro giusto valore i pregi che essa realmente presenta.

La porzione di strada da Foligno a Castel Raimondo per Val-Topino-Potenza dovrebbe riuscire della lunghezza di 62, 660 m. Nessuna altra linea invero potrebbe contrastare ad essa il pregio della brevità. Anche le pendenze sarebbero moderatissime, ove fosse possibile svilupparle nel modo indicato dall'autore del progetto.

I pregi della posizione di detta linea però sono enunciati da quel progetto piuttosto che dimostrati. Li due profili CC DD non presentano nello stesso tempo la linea di esecuzione, e quella del suolo sul quale essa deve precisamente aver sede. Uno di essi in fatti indica il piano naturale delle due valli; l'altro lo sviluppo di una linea affatto supposta. Quelle valli d'altronde si riconoscono in generale angustissime, ed inette al proposto sviluppo planimetrico della linea stessa, conforme ci risulta dalle ispezioni locali eseguite dall' ingegnere Martinelli. Si rileva ancora dalla comparazione dei due profili che la sua posizione altimetrica esigerebbe straordinarii rialzamenti.

Al ponte nuovo cioè di. . m. 31, 499
Alla confluenza del fiume Anna 34, 954
Alla confluenza del Gallognola 64, 004
Al salto di Aggi. 56, 620

Siffatti rialzamenti non potrebbero effettuarsi che in tre modi: 1° per mezzo di rilevati artifiziali; 2° appoggiando la strada alle rupi che fiancheggiano le valli; 3° portandola sulla cima dei monti. Rilevati di altezze così eccessive non converrebbero in verun modo per le ingenti spese di costruzioni, pel lungo tempo occorrente al consolidamento dei medesimi, e per l'immensa difficoltà della loro conservazione. Molto meno potrebbe convenirsi nel divisamento di appoggiare la strada sul fianco di quelle rupi, le quali non offrono sufficiente spazio per svilupparvi una ferrata onde allungarne la linea di 6660 m. in guisa di poter raggiungere con l'immaginata pendenza il suddivisato valico dell' Apennino; oltre di che riescirebbe poi instabile pei scoscendimenti di così ripide, e disordinate pendici, singolarmente a cagione delle pioggie che in certi tempi dell'anno colà imperversano. Che se si pretendesse invece svilupparla sulla vetta di quelle aspre montagne, oltre che essa perderebbe con ciò il pregio che le si attribuisce dall'ingegnere Rutili, di scorrere sulla dolce e naturale pendenza di quelle valli, vedesi in questo caso che per la discontinuità e disuguaglianza di altezza di quelle montagne si renderebbero indispensabili delle opere tanto ardue, da spaventare chiunque volesse tentarne la esecuzione.

Si conclude dunque, che tanto il valico dell' Apennino a Poggio Surrifa, quanto la via Topino-Potenza che verrebbe a collegarvisi, sono nelle condizioni più difficili di esecuzione. (*Sarà continuato.*)

Paolo Provinciali Direttore in capo.
Guido Romiti Ispettore.
Camillo Ravioli Segretario.

La risposta dell'illustre conte Ilarione Petitti alle mie *Osservazioni* contenute nel N° 7 di questo giornale mi ha recato grandissimo piacere; mentre, conscio del mio pochissimo, ardiva sperare che le mie parole non sarebbersi sdegnate dal grande economista; ma non pensava che meritassero l'onore di una risposta per

(1) La tavola che accompagna la presente appendice si omette in questo foglio, ma si appone all'edizione che se ne fa a parte.

me onorevolissima e della massima gentilezza, per cui gliene rendo infinite grazie.

Dove però ho trovato motivo per solleticare un momento il mio amor proprio, fu nel vedere come nel mio articolo, al quale rispose l'illustre conte Petitti, io quasi preconizzava quello che egli stesso aggiunse dipoi nella sua dottissima scrittura, pubblicata ai Num. 9 e 10 di questo giornale, sotto il titolo di *Altre considerazioni d'opportunità rispetto all'ordinamento delle vie ferrate pontificie*, ec., quasicchè provasse egli stesso il bisogno di mitigare l'articolo suo precedente col titolo di *Pericoli* ec.

Ora dunque fra me, ultimo degli scrittori, ma egualmente ai primi desioso del pubblico bene, e del savio progredimento di questa nostra Italia, e l'illustre conte Petitti non v'ha più disparità di opinione; ed a provarlo, io ripeterò le parole colle quali terminava il mio articolo, ponendo a fronte le eccezioni che nell'ultima scrittura ammette il nostro grande economista in favore della concessione del privilegio per le strade ferrate pontificie, colle quali toglie l'adito a quelle osservazioni che l'articolo isolato dei *Pericoli* rendeva indispensabili.

Io diceva: « . . . Ed infatti chi vuol » negare che la condizione dell'annata » per deficienza di ricolti non assorba i » capitali che finora si tenevano in serbo?

» E se appunto nel peggiore momento » si tenta di ottenere la concessione dal » Governo delle vie ferrate pontificie, » da una rappresentanza nazionale che » sia mossa dai più santi principii di » disinteresse e del bene pubblico; qualora ci vorremo giovare di tutti gli » esempi che abbiamo; qualora sapremo » apprezzare i riflessi ed i consigli utilissimi del conte Petitti, in luogo di » pericoli per la concessione attuale, non » avremo forse dei vantaggi?

» *I capitali necessarii devono raccogliersi, se voglionsi fare le strade.* — » Se il decimo non basta, si può aumentare il *capitale di guarentigia* per » l'esecuzione della strada stessa. — » *Queste ed altre* saranno condizioni » messe in campo appositamente *prima* » *di accordare* la concessione. Ma *coll'aumentare di cautele* non cesseranno » i pericoli? *E non saranno forse minori i pericoli che s'incontreranno* » *nell'intrapresa di una grande opera* in » un momento di *grande stagnazione di* » *capitali, e nella maggiore crisi che siasi* » *presentata, qualora si trovi l'interesse dell'opera anche sotto questi* » *rapporti* sfavorevoli? Ogni minorazione della crisi tornerà in vantaggio, e » non in discapito all'immensa intrapresa. »

Il conte Petitti scrive: « *Con ragione recentemente notava il* Chevalier, *osservando, che le azioni, dopo essere portate a troppo alto prezzo dai furori dell'agiotaggio, fatta ragione del presunto loro prodotto*, decaddero quindi oltre al dovuto, *ma ciò malgrado esse non vedonsi però tanto abbondare sul mercato, che ne possa derivar la credenza d'una necessità di vendere per avere capitali disponibili* (Rev. des deux Mondes, 15 févr. 1847, pag. 675).

» *Tornino infatti prezzi normali, i quali tali si dimostrino, perchè fondati sulla reale utilità dell'assunto, e cesserà la crisi; e i lavori convenienti si termineranno; e quelli rovinosi, molto imprudentemente intrapresi, s'abbandoneranno:* e quelli nuovi veramente utili saranno incominciati.

» *Abbiamo detto i lavori convenienti già incominciati, e quelli* nuovi veramente utili *ancora da intraprendere; e qui appunto sta la risoluzione del problema:* saper calcolare, senza illusione alcuna, il vero tornaconto dell'impresa.

» *Egli è da questo calcolo che deriva la felicità o infelicità d'un'impresa qualunque; egli è ad esso che debbono volgere tutti gli sforzi degli uomini illuminati, onde impedire che per imprudenza o per disonesto raggiro prevalgano le illusioni.* »

Il conte Petitti ammette, che « *tra quelle imprese le quali fin d'ora sono di un'utilità* così evidente, *che non può muoversi dubbio alcuno sulla facilità di raccogliere nello Stato e fuori i mezzi occorrenti per sopperire alla spesa della costruzione loro, sarebbero appunto, pegli Stati suddetti le due linee dell'Emilia e da Roma al confine napoletano, per le quali tornerebbe assai facile trovar fin d'ora i capitali necessarii;* » e sul timore che taluno possa imputarlo di contraddizione colle sue precedenti scritture, nelle quali ha ripetutamente insistito sulla necessità di una sola concessione per tutte le linee pontificie decretate dalla savia e memoranda Notificazione del 7 novembre 1846, ci dice:

« *Persistiamo difatti nel credere ineluttabile la necessità d'una concessione unica, perchè, come abbiamo provato in precedenti scritture, le linee buone sole potran compensare, colla maggiore rendita loro, lo scarso profitto di quelle cattive.*

» *Ma nel proporre il ritardo di alcune di queste, e nel consentire alla immediata esecuzione delle dette linee buone, noi non intendiamo altrimenti separare l'impresa, come non ammettiamo che per essa abbiansi ad emettere* azioni speciali *per l'una o per l'altra linea. Sibbene intendiamo, che tutte ad un tratto le azioni occorrenti all'intera concessione non vengano emesse, ma nella quantità di esse soltanto, che può essere necessaria a sopperire alla spesa di que' tronchi di strada, che s'avrebbero fin d'ora a cominciare, ed il prodotto de' quali, assai profittevole, comincierebbe ad assicurare gli azionisti d'un utile investimento, permettendo fors'anche di cumulare il prodotto eccedente il frutto adequato, onde preparare una riserva destinata a compensare il futuro insufficiente prodotto delle ridette linee men buone, che eseguirebbero più tardi poi.*

» *In ciò non sappiamo vedere difatti contraddizione alcuna. Perocchè quando ne' manifesti promulgati per emettere le azioni contengasi il diffidamento, ch'esse riguardano tutta l'impresa; che intanto le prime emesse vengono applicate ai tronchi che debbonsi tosto incominciare, con riserva d'emettere quelle necessarie alla costruzione nel seguito degli altri tronchi; ognuno avrebbe campo di fare i suoi calcoli di convenienza relativa, e di risolversi nella conformità che riputerebbe più utile* (1).

Il nobilissimo Petitti ammette, *che lo Stato non correrebbe rischio alcuno a concedere un'assicurazione d'interesse minimo alla intera concessione;* e già il chiarissimo Recchi, egregio Presidente della Sezione della provincia di Ferrara, nel congresso di Bologna, ove noi pure convenivamo, la poneva come una delle condizioni *sine qua non* da inserire nello Statuto; e saviamente riflette il conte Petitti che « il notevole incremento delle relazioni commerciali dovendo sicuramente accrescere la produzione, massime *quando si rinunziasse interamente all'errore d'un sistema daziario proibitivo o protettivo*, ne avverrebbe per certo un così notevole aumento de' tributi anche con ridotte tariffe, che sarebbe sicuramente compensata la nuova spesa cui potrebbe il Governo soggiacere per l'assicurazione preallegata. »

Ecco come un grande ingegno risponde a se stesso, e perfeziona ciò che, sortito una volta dalla sua penna, possa meritare schiarimenti e dilucidazioni.

Dove poi nella sua risposta il ch. conte Petitti mi osserva, che sia più conforme a prudenza che a timore l'aspettare che *l'offerta dei capitali reali e non fittizi torni a vedersi abbondare sul mercato, anzicchè esporsi al pericolo di avere offerte illusorie e mentite, incapaci poi a mantenere i proposti patti;* credo di non aver esclusa nel mio articolo nessuna cautela, quando scriveva:

« I capitali necessarii devono raccogliersi, se voglionsi fare le strade. *Se il decimo* non basta, si può aumentare il *capitale di guarentigia* per l'esecuzione della *strada* istessa. — Queste *ed altre saranno condizioni* messe in campo opportunamente prima di accordare la concessione. »

Si conservi però in ogni suddito pontificio, che abbia a cuore il suo paese, la speranza di vedere accordato il privilegio alla Società Nazionale per tutta la linea intiera, che dal confine di Napoli mette al Po, e che l'alta e bassa Italia unisce; e per assicurare l'interesse alla Società, si abbia:

1° L'assicurazione dell'interesse minimo dal Governo;

2° Le due linee dell'Emilia sino al Po, e da Roma al confine napoletano, siano le prime a farsi, *onde le linee buone*

(1) Devo confessare, che le mie parole coincidono perfettamente colle idee dell'illustre economista.

compensino per tempo colla loro maggior rendita lo scarso profitto di quelle cattive.

Nel chiudere il mio discorso, ho fiducia che l'illustre *conte Petitti mi terrà nel novero dei prudenti discernitori dell'opportunità.* *Salvatore Anau.*

Corrispondenza

Al Direttore della Locomotiva.

Avendo testè scorso i fogli del suo giornale, rinvenni nel num. 5 la traduzione e narrazione delle lodabili invenzioni del sig. March. de Jouffroy per far percorrere i convogli di carri in curve di raggi di metri 15, e salire su piani di ascensione del 3 o 4 per °/₀ nelle vie ferrate, mercè la terza rotaia centrale rigata, onde dare un punto maggiore di attacco alla ruota con canale di legno; l'isolamento degli assi maschiettati, per le divergenze; le ruote giranti ne' fusi, per equiparare gli sviluppi; le catene senza fine agenti sui rocchetti, per accrescere le resistenze; e l'ingegnoso modo di frenare le ruote, allorchè s'arresta il locomotore ec. Con i quali pregievoli nuovi trovati mi veggo vinto e passato: imperocchè (com'ella avrà letto nell'appendice del *Diario di Roma* del decorso anno al num. 88) avendo anch'io eseguito un modello di diversa costruzione di queste strade ed andamenti, che presenta, oltre alla sicurezza personale, tant'altri vantaggi ivi accennati, e quelli ancora delle minori curve e maggiori ascensioni; non mi riuscì a far descrivere semicircoli di archi minori di metri 18, e di potere aumentare approssimativamente le salite che circa al doppio delle generalmente adottate. Colla differenza però che tanto la locomotiva, ed il porta carbone ed acqua, come tutti i successivi carriaggi, vanno con qualsiasi velocità sulle due sole rotaie, passando collo stesso moto per le dette svolte e salite; con tre sale e sei ruote fisse ai non interrotti carri: ancorchè con ruote più alte delle ordinarie, carreggiate più larghe, casse basse, ed assi non traversabili in quelle. E per conseguenza con tanti minori attriti, e pericoli nelle rotture degli assi, allorchè fossero isolati, e spese minori.

Riguardo poi all'arrestare il corso del treno, non solo previdi il caso dell'inciampo della macchina, ma bensì quello dell'enorme briva in discesa; e quello peggiore che si è più volte dato, e che potrebbe rinnovarsi, cioè l'incontro di due convogli sulla medesima linea, all'investirsi de' quali potrebbe accadere il guasto delle macchine, ma non ne verrebbe, col mio metodo, lo sfacello dei convogli, ed il danno delle persone.

Laonde quell'articolo, in vece di scoraggirmi, mi dà maggior animo e luogo a sperare di vedere realizzati i miei progetti; i quali non andetti investigando negli autori e portafogli esteri, come alcuni van predicando, ma mi vennero solo suggeriti dalla, benchè scarsa, cognizione ed esperienza dell'arte; e son convinto di questa verità « ognun doversi prestare in quel che può al bene della società, » ed il vero non è tal privativa dei dotti, che qualche volta non scintilli nelle menti delle altre classi del popolo.

La prego dunque, signor compilatore, d'inserire anche il presente, a norma della Società Nazionale, dei signori ingegneri, e di chi può avere interesse nelle nuove strade da costruirsi, non che del pubblico. *Bernardino De-Angelis.*

Strade ferrate estere

Alta Italia. — Il Piemonte.

Le strade dell'Italia settentrionale e occidentale hanno preso una mirabile attività.

Troppo sentita è l'importanza di Genova perchè si tardasse a procacciarle quella comunicazione coll'interno, alla quale vedevansi faticare Livorno, Venezia, Trieste, Marsiglia. Già dunque dal 1834 furono presentate domande per ottener una strada ferrata che mettesse al confine lombardo, fin da que' principii riconosciuto importantissimo, giacchè a quel paese appunto inviasi la maggior quantità delle provenienze marittime, sia pel consumo, sia pel transito. Altre strade ne deriverebbero verso Torino e verso Arona.

Il governo esitò, temendo giuochi di borsa; ma non per questo infingardì, anzi fece studiare da economisti e da tecnici il progetto, sotto gli aspetti politici, strategici e militari. In conseguenza, ai 10 settembre 1840, venne concesso ad una società genovese di prepararsi per la suddetta strada. E fu delineata in fatto dall'ingegnere Porro, varcando i Giovi, passando il Po a Giarola, e spingendosi al confine lombardo del Gravellone, per ritrovarvi il braccio che sin a quel limite si deriverebbe dalla strada lombardo-veneta. Altri studii vi fece l'ingegnere Brunel inglese, figlio del famoso che eseguì il tunnel sotto al Tamigi, secondo i quali, poco differenti dai predetti, la strada partirebbe da S. Pier d'Arena presso Genova, e per la valle della Polcevera e del Riccò, salirebbe a 340 metri sopra il mare; quivi per una galleria di 1800 metri forando i Giovi, sboccherebbe a Busalla, donde per la val della Scrivia giungerebbe a Serravalle, a Novi, a Pozzuolo Formigaro. Colà si bipartirebbe, mandando un braccio a Bassignana per passare il Po e protendersi a Pavia; un altro varcherebbe il Tànaro ad Alessandria, donde verso Torino e verso Arona.

Intanto il governo definiva, che esso medesimo, per proprio conto e cura, eseguirebbe le strade dello Stato, che erano la suddetta da Genova a Novi, Alessandria e Torino; la diramazione della stessa per la Lomellina e il Lago Maggiore; poi un'altra diramazione da quest'ultima verso la Lombardia (*Regie patenti* 18 *luglio* 1844, 13 *febbraio* 1845). Così il governo impediva il turpe giuoco dell'agiotaggio, ed applicava all'opera pronta il capitale di 15 milioni, che, per men pacifici bisogni, avea radunati in un fondo di riserva.

Detto fatto, fu una grandissima attività per tutto. La galleria ne' Giovi riesce lunga m. 4000 circa, e va 180 metri sotto alla superficie del suolo, colla pendenza del 2 ½ per cento, e una curva nel mezzo. Erasi sparsa voce avesse trovato difficoltà pratiche e un lago interno, ad esaurir il quale non basterebbero le pompe; ma fu vana voce, anzi si appaltarono i lavori de' 14 pozzi ormai terminati, ed è pure appaltata l'opera su tutta la tratta della piccola galleria.

La costruzione di essa galleria dicesi sarà a volto continuo ovale, come quella sotto al Tamigi.

La galleria degli Armirotti, di là da Giovi, lunga 160 m., è già cominciata.

Nella pianura sono in piena costruzione molti tronchi; da Rigoroso sino a Torino, e secondo le condizioni dei contratti, devono esser terminati gli sterri e le opere d'arte tra Novi e Torino fra tutto febbraio 1848. Si confida poter rivestir la via tra Torino al Pescione, chilometri 22, colla fine del corrente anno, il resto dal Pescione a Novi, alla metà del 1848. Il viadotto di Moncalieri sarà portato da 25 arcate, alte 8 metri: quello sullo Stenevasso da cinque arcate, alte 19 metri. Il ponte sul Po a Moncalieri avrà 7 arcate da 16 metri di luce: quello sul Tanaro presso Alessandria, 15 arcate da 10 metri di luce: quello sulla Bormida 9 arcate, da 15 metri di luce. Presto sarà aperto alla circolazione il breve tratto da Torino al Pescione.

Il ponte pel passaggio del Po presso Valenza, e le arginature sono appaltati per la somma poco inferiore di 4 milioni, e sono incominciate le opere. Quel mirabile ponte avrà 420 m. di lunghezza, cioè un terzo più del gran ponte sulla Sesia presso Vercelli; con 21 archi da 20 metri di luce: al di là sulla linea del lago è in costruzione il tronco da Novara a Momo, e sono terminati i progetti pel resto della linea.

Insomma si conta che la strada da Genova a Torino e da Genova al Lago Maggiore sia terminata entro il 1850.

Lodevolissimo è pure l'avere il Re istituito un *consiglio speciale* per esaminar i progetti e contratti relativi alla costruzione e all'esercizio delle strade ferrate.

Noi tocchiam di volo queste cose, perchè, trattandosi del paese nostro, vi si ritornerà sopra con speciali particolarità.

Quanto a ciò che riguarda le comunicazioni coll'estero, nulla è intrapreso relativamente al varco che il rapporto del Cantù raccomandava, verso la Francia, come comodissimo, per Ceva, Albenga e Nizza. In relazione con questo, noi riferiremo come in Francia siasi molto

parlato d'una *Strada d'Italia* che partirebbe da Marsiglia. Intorno alla direzione di essa contendono Aix e Toulon, entrambe aspirando a farla passare sotto le loro mura. Anzi il consiglio municipale di Toulon pur ora decretò di regalar 2 milioni, sia allo Stato, sia alla compagnia privata che eseguisca la strada ferrata da Toulon a Marsiglia.

Troppo a Genova e al Piemonte importerebbe l'acquistare uno sfogo nuovo, penetrando nella val del Rodano, e per essa in Francia. V'arriverebbe senza gran difficoltà, se la via, giunta agevolmente in val di Susa, non trovassesi di fronte il Moncenisio, erto e scosceso. Fin dal 1839, un tale Medail di Bardonnèche avea preteso possibile il forar quell'alpe; ma morì prima di trovare ascolto; visse però il suo progetto; al Congresso scientifico di Torino, nel settembre del 1840, ne parlò e scrisse un primo voto favorevole il generale Racchia; e credesi possibile una galleria, per la quale da Bardonnèche si uscirebbe presso Modana in val dell'Arco, portando in poche ore a Sciamberì, dove ora da Torino le condotte accelerate non tengon meno di due giorni e mezzo.

Sarebbe questo il più lungo sotterraneo che si conosca. Dei molti per cui passa la strada ferrata da Avignone a Marsiglia, quel della Nerthe tira 4000 metri. Sopra la valle di Ornaim, per uno di 5000 metri scorrerà la via da Parigi a Strasburgo. Quando si aperse il canale di San Quintino, nessun battelliere osava avventurarsi nel sotterraneo di oltre 6000 metri. Il sig. Colomés, studiando la comunicazione fra la Spagna e la Francia, propose attraverso ai Pirenei un sotterraneo di 9600 metri. Anche l'italiano Garella, nel progetto del taglio dell'istmo di Panama, divisò una galleria di 5350 metri, gigantesca però in quanto non dovrebbe avere di altezza soltanto 7 od 8 metri come quelle per una strada ferrata, ma 37 dal fondo del canale sin alla volta a sesto acuto, e 21 di larghezza, per dar passaggio a bastimenti di 1200 tonnellate.

Comunque sia, cotesti non son che pensamenti lontani; mentre e naturalisti e tecnici hanno già studiato la galleria di Bardonnèche, che s'allungherebbe almeno 10,000 metri. V'è di più. Lavori così fatti sogliono aprirsi poco disotto del terreno, talchè si multiplicano i pozzi, dai quali, arrivati che sieno al livello della futura strada, possono cominciarsi contemporaneamente i lavori in moltissimi punti.

Ma qui non si può discorrer di pozzi fra la vetta alpina e quel fondo; di modo che i lavori non ponno imprendersi che alle due estremità.

Sgomentava per tanto la lunghezza del tempo, giacchè si era calcolato che non la si potrebbe forare in meno di 20 anni. Ma l'ingegnere belgio Mauss inventò una macchina che, applicata alle due estremità, accelererebbe il lavoro. Le cadute d'acqua potrebbero mettere in moto economicamente le macchine, colla forza di 200 cavalli da vapore; dagli ultimi sperimenti pare comprovato che esse ne faranno 50 metri di scavo il giorno, dimodochè basterebbero poco più di tre anni.

Quest'impresa, che supererà quanto mai di ardito fu finora tentato, meriterà bene un discorso particolare in questo foglio. Basti dire che il progetto fu graditissimo al lodevole cantone di Ginevra, che ben più agevole troverebbe il comunicar con Genova che non con Marsiglia.

Della congiunzione colla Lombardia, chiaramente voluta nelle regie patenti, avremo a dire più innanzi. Un'altra importante unione sarebbe quella coi ducati di Parma e Piacenza: e appunto il ministro Des Ambrois diede favorevole rescritto ad una commissione di quel paese, che aveva chiesto di potere studiar il territorio sardo nell'intento di congiunger una strada ferrata staccantesi da Alessandria colla parmense, la quale certo non ha nè utilità nè convenienza finchè resti negli angusti limiti del ducato. Contro la quale idea d'isolamento, il veneziano Pezzate esclamava in un giornal milanese, gli *Annali di statistica* (Milano 1845, marzo, f. 296), dicendo che « le strade di ferro sono destinate a fare una benefica rivoluzione, non tanto nei rapporti commerciali ed industriali dei popoli, quanto nei rapporti internazionali e politici. » E soggiungeva: « Se v'ha paese a cui importi più la costruzione delle strade ferrate, egli è l'Italia. Le Alpi ed il mare la serrano in un tutto geografico: una sola religione, una sola favella, una medesima indole per tutti i dieci governi, in cui è politicamente divisa, la costituiscono una nazione. Ma perchè questa nazione possa mettersi a livello delle altre, potenti di forza, di ricchezza e d'ingegno che la circondano, essa ha d'uopo di centralizzare gli sparsi elementi, che del tutto affini tra loro, non tarderanno a congiungersi, e allora potrà essa pure presentarsi a quella universale concorrenza di lumi, di prodotti e d'industrie, che debbe aprirsi nel mondo, del quale se fu un tempo la dominatrice fastosa, non ha però cessato, nè può cessare di esserne il principale ornamento.

» Pochi frutti infatti ricaverebbe il popolo italiano dalla costruzione delle strade di ferro, se queste fossero condotte nell'interno dei varii Stati, e fosse vietato di congiungere le estremità loro colle estremità delle linee degli Stati limitrofi. Ogni singolo Stato vedrebbe, è vero, accresciuto il movimento interiore, agevolate le transazioni, aumentata la massa dei beni locali; ma l'Italia non potrebbe aspirare a tutta quell'altra somma di pubbliche utilità, di cui sono fonte nelle altre nazioni le strade di ferro; e i singoli Stati italiani vedrebbonsi per tal modo esclusi da quella grande associazione europea, che va ad essere inaugurata da questo portentoso istrumento. »

Tutto ciò stampavasi da un Veneto a Milano: vaglia ripeterlo a disinganno di coloro che credono il governo austriaco ostinatamente repugnante alle comunicazioni co'suoi vicini. *Il Mondo Illustrato.*

Le strade ferrate dell'Italia centrale non furono, per vero dire, favorite dalla fortuna e dalle circostanze dei tempi, perchè quella, capricciosa com'è, parve sdegnare quasi per stanchezza codeste imprese, allorquando appunto queste mutavano e sembravano arridere ad opera così importante. Ma nonostante queste difficoltà aggravate dalla crisi commerciale, che tormenta l'Europa per la deficienza effettiva dei capitali in faccia agli assunti impegni, è sperabile che l'Italia centrale giunga a possedere le vie ferrate che realmente occorrono al suo benessere, se i servizi delle associazioni, formatesi a combattere da un lato il monopolio e l'agiotaggio, e dall'altro a raccogliere e dar vita ai mezzi economici del paese, saranno convenientemente apprezzati.

Di questa indole ci sembra la Società Nazionale, formatasi in Roma, i di cui principii son fatti notorii dagli scritti da lei pubblicati, e il di cui effetto ci sembra che dovrebbe riuscire immancabile, quello cioè di dare agli Stati Pontificii, col concorso di un poco di tempo, il corredo di vie ferrate effettivamente richieste dai bisogni interni di quel paese, e da quelli generali della penisola, nel soddisfare ai quali bisogna che taccia ogni spirito municipale, ogni rivalità di vedute, trattandosi d'esigenze d'un ordine superiore e veramente patriottico.

E da questo lato ci sembra propriamente lodevole l'impegno col quale la Società Nazionale ha discusso e si propone d'ulteriormente studiare tutto ciò che si riferisce al tecnicismo delle vie ferrate ed alla loro importanza nel senso indicato, e ne tragghiamo speranza che pur la Toscana sia per risentirne vantaggi, in quanto che vengano a concludersi gli attacchi i più opportuni e quelli dai quali può derivare ai due paesi direttamente interessati, ed alla generalità d'Italia il più pronto e rilevante vantaggio. Ed a questo proposito ci pare evidente che quella via ferrata, la quale si distacca dalla Leopolda presso Empoli, e raggiunge Siena, sia la designata a continuarsi la prima alla volta degli Stati della Chiesa, per lo che non crediamo che sian da superarsi gravi difficoltà dal lato della natura, nè da quello dei capitali, se facciasi attenzione alla spesa molto maggiore che occorrerebbe per mettere in comunicazione i due Stati per qualunque altra direzione.

Noi dunque, mentre raccomandiamo alla generale attenzione questa importante via da continuare, e la raccomandiamo sopra tutto alla veramente patriottica Associazione Senese ed alla Società

Nazionale, della quale ammirando i principii speriamo di sentir presto la definitiva costituzione, vogliamo anche sperare che giunga a riportare la sovrana approvazione il Progetto nato in Firenze di una Società generale per l'industria italiana, la quale attivandosi dovrebbe immensamente facilitare l'esecuzione delle vie ferrate e delle altre colossali intraprese, divenendo come la mediatrice fra le imprese stesse da un lato, e i gran produttori delle materie a quelle occorrenti dall'altro, risparmiandosi così con ingegnoso sistema l'emissione effettiva d'una gran massa di numerario, lo che appunto vuol dire provvedere ai bisogni attuali. *X. Y.*

Notizie scientifiche

Strade ferrate d'Inghilterra. Elementi artistici e comparativi di progresso dal 1804 *al* 1846.

Nel giornale romano *La Pallade*, al N° 16, con la data dei 16 luglio 1846, detti un sunto storico dell'origine e progresso delle strade ferrate. Quantunque in quelle brevi pagini si discorra con qualche accuratezza delle esperienze e de' sistemi di Stephenson, pure occorse un vuoto nel lato artistico, che non potei sfuggire per difetto di notizie. E questo consisteva nell'esame delle rotaie, della macchina e delle locomotive relativamente al peso, alle dimensioni, alla celerità, e tutt'altro che in progresso di tempo cangiò per i perfezionamenti adottati.

Ora però che in Inghilterra si è pubblicato, nel *Railway-Register* per il mese di febbraio, un articolo sotto il titolo: *Pregiudizi e progresso delle strade ferrate*, nel quale si dà contezza di tale parte interessante, io quasi ad appendice a quel mio sunto storico credo opportuno di arricchirne il nostro giornale.

1. *Velocità de' trasporti.* — E comincierò dalla celerità delle macchine. Sebbene si affermasse, fin dal 1829, la possibilità di compiere 40 miglia inglesi (1) in un'ora con leggiero carico, e la possibilità di fare una macchina atta egualmente in un'ora a percorrere cento miglia, pure il limite di 30 miglia si teneva come l'apice di perfezione, ed una staffetta che avesse potuto compiere 35 miglia, era l'ultimo termine del possibile. Tali erano allora le cose; adesso, nel 1846, Brunel ha spedito la staffetta da Londra a Bristol (spazio di chil. 196) in due ore e mezza, ed a Exeter in 4 ore. M' Connell, nuovo assistente delle locomotive del cammino ferrato da Londra a *North-Western*, ha costruito una locomotiva che trasporta la staffetta in due ore da Londra a Birmingham (spazio di chilom. 181).

2. *Carico de' trasporti.* — Il carico più forte netto, imposto da Trevithick, fu di 16 tonnellate, e quello della prima locomotiva di Stephenson di 20 tonnellate. Nel 1825 il carico netto giungeva a 40 tonnellate, nel 1831 a 90, e presentemente è portato fino a 1,200 tonn.

3. *Dimensioni de' cilindri.* — Il cilindro di Trevithick aveva 8 pollici di diametro, ed era un solo. Il cilindro di Brunton era di 6 pollici di diametro; la prima locomotiva di Stephenson aveva due cilindri, ciascuno di 8 pollici di diametro. Nel 1829 il *Rocket* aveva due cilindri, ciascuno di 8 pollici di diametro. Il *Sans-Pareille* aveva due cilindri, ciascuno di 7 pollici. Nel 1831 i cilindri furono portati a 10 non che a 12 pollici di diametro. Nel 1832 il *Samson* aveva due cilindri di 14 pollici; in seguito giunse la loro dimensione a 15 e 18 pollici.

4. *Grandezza della fornace.* — Nel 1829 la superficie d'ebollizione d'una locomotiva era di circa 100 piedi quadrati; dipoi essa è stata portata a 200, 300, 400, 500, 600, 800 e 1,000 piedi quadrati, ed ora M' Connell si propone di aumentarla tuttavia.

5. *Dimensione de' fornelli.* — La superficie del fornello del *Rocket* era di 20 piedi quadrati; e si è portata in più macchine fino a 100 piedi quadrati.

6. *Peso della Locomotiva.* — Il peso della locomotiva necessariamente anche esso si aumentò. La locomotiva a gambe di Brunton nel 1813 pesava 2 e mezzo tonnellate. Nel 1825 le locomotive pesavano 5 tonnellate, ed alcune 10 col carro carbonifero. Nel 1829 il *Rocket* pesava 4 tonnellate $^1/_4$, il carro carbonifero 3 tonnellate 4 quintali, ossia in tutto meno di 7 tonnellate e mezza. Tale peso fu portato a 8, 10, 12 e fino a 29 tonnellate: il *Leviathan* aveva quest'ultimo peso.

7. *Peso delle guide.* — Le guide divennero più pesanti di pari passo che il peso si accresceva nelle locomotive. — Sopra la linea da Stockton a Darlington, nel 1825 esse non pesavano che 28 libbre per *iarda*. Sopra quella da Liverpool a Manchester nel 1829 avevano un peso di 35 libbre. La ferrata da Londra a Birmingham dapprima ebbe delle guide di 64 libb. per *iarda*: in seguito però del rapporto di Barlow si aumentarono a 75 libb. Più tardi si sono messe delle guide per qualche via che pesano fino 85 libbre per *iarda*.

8. *Consumo del combustibile.* — D'altra parte anche il consumo del combustibile diminuì. Prima del 1829 tal consumo ascendeva a 5 libbre circa pel trasporto di una tonnellata per lo spazio di un miglio. Nel 1829 Giorgio Stephenson lo ridusse a 2, 41 libb. di coke, appena si crede che ora si è giunto a ridurlo a meno di un quarto di libbra per tonnellata e per miglio.

9. *Pendenze.* — Fra questi miglioramenti è d'uopo riporre anche quello di esser arrivati a vincere pendenze più forti del passato. — Un dieci anni fa circa si tenea come impossibile il francare una rampa di 9 millimetri, e vi si tenea una macchina fissa. Ora poi si può salire con la locomotiva una rampa di 27 millimetri. La conseguenza di tali enormi cambiamenti è stata quella di aver dato una grande economia di tempo e di spesa.

10. *Costo de' trasporti.* — Quanto a quest'ultimo risultato, basti dire in generale che per tale economia la tariffa delle mercanzie in molti luoghi e in molti casi, è stata ridotta alla metà, ed anche più.

A maggior chiarezza ecco il quadro che dà la comparazione de' diversi articoli che compongono la differenza delle vie ferrate e delle locomotive nel 1804, 1829, 1846.

Peso delle guide	*Peso della locomotiva*
1804 — 28 libbre	»
1820 — 35 »	4 $^1/_4$ tonnellate
1846 — 85 »	29 »
Massima velocità	*Celerità di servizio*
1804 — 5 mig. all'ora	2 $^1/_2$ miglia
1820 — 29 $^1/_2$ »	10 »
1846 — 75 »	55 »
Diametro de'cilindri	*Massimo carico*
1804 — 8 pollici	9 tonnellate
1820 — 8 »	40 »
1846 — 18 »	1,200 »
Superfic. del fornello	*Superf. d'ebollizione*
1829 — 20 p. quadr.	117 piedi quadr.
1846 — 108 »	1,000 »

La diminuzione de' raggi di curvatura si dovrebbe riporre fra i miglioramenti ottenuti; ma la scienza da questo lato si trova di aver dato poca utilità. — Le curve estesissime sono sempre le preferite. — Dapprima si temeva praticarle, quindi si limitarono a 500 metri di raggio. Ora il sistema di locomotive di Jouffroy le riduce a 30 metri, con ingegnose snodature; e quello di Arnoux fino a 15 metri. L'ingegnere prudente e saggio per ora segue a prevalersi dell'antico sistema di locomotive, e riduce le curve anche sotto i 500 metri di raggio, quando è costretto dalla località, ma non ne abusa.

Lo stesso può dirsi sulle pendenze. L'ingegnere accorto abbraccerà il 15 millimetri a metro come ultimo termine nelle inclinazioni delle livellette, ed userà del 20, 22, 23, 27 e fino del 35 millimetri a metro ne' casi in cui dovrà seguire la necessità o una dimostrazione dell'arditezza della scienza. — In tutte cose esiste un grado di perfezione pratica che deve preferirsi al possibile, alle teorie, che additano gli sforzi dell'ingegno umano.

Del resto può sembrare a taluno molto incompleta questa notizia di confronto, poichè non è desunta dalle diverse linee

(1) I pesi e le dimensioni essendo tutte in misure inglesi, si crede opportuno di indicare il rapporto che passa fra queste e le misure metriche:

Pollice	Metri	0. 025, 4
Piede	—	0. 304, 8
Yarda	—	0. 914, 4
Miglio	—	1609. 344, 0
Libbra	Chilog.	0. 453, 5
Tonnellata	—	1016. —

in esercizio e nell'America, e per l' Europa, in ispecie poi da quelle belgiche e germaniche. Confesso che utile senza dubbio sarebbe per essere il paragone delle diverse regioni, cominciando dall' epoca in che originarono in esse gli stabilimenti indigeni per la costruzione delle macchine e dell'armamento. E questo vacuo spero di empire tosto che ne abbia in pronto i materiali. Nello stesso tempo però è d' uopo persuadersi che per formar criterio esatto della origine, progresso e perfezione delle vie ferrate, basti la sola Inghilterra. Imperocchè, a lode del vero, dobbiamo riconoscere in lei ogni elemento che costituisce l' ottimo, che altrove ebbe vita ed incremento.

Oltre che in Inghilterra ebbero luogo i primi esperimenti, le prime linee, le prime officine; colà videsi le intraprese più ardite per la spesa e per l'arte condursi a fine nel breve spazio di 40 anni; ed essere così eminentemente ingegnose ed utili, che servirono per ogni dove e servono di modello. E questo tanto più facilmente avvenne, per le ottime leggi che fanno prosperare le industrie; per il minimo costo delle materie prime (metalli e combustibile), che dà adito a continue prove; e finalmente per la massima eccellenza di queste materie prime che formano il credito e l'utile dei manufatturieri da un lato, dall'altro aguzzano l' ingegno ed arricchiscono le tasche degli intraprenditori, e degli artieri.

Camillo Ravioli.

Ecco alcuna notizia degli effetti della macchina per il perforamento delle Alpi, fatta dall' ingegnere Maus. — Essa, posta innanzi ad una roccia, ha forato uno spazio di 48 $^1/_2$ centim. in profondità, in 35 minuti. Sopra questo dato si calcola che l'apparecchio farà un lavoro di 50 metri per giorno, per lo che la grande galleria a traverso il Cenisio potrà terminarsi in tre anni, dando principio simultaneamente da ambedue le parti. L' esperienza è stata ripetuta due volte e con buon esito alla presenza delle persone dell' arte e delle principali del paese.

— In seguito de' vantaggiosi esperimenti ottenuti da West e Compagni per il telegrafo sottomarino, gli amministratori della ferrata di South Western si accingono a stabilire una linea telegrafica da Folkstone a Boulogne. Hanno già posto i fili telegrafici intorno alla dogana di Falkstole, in modo che per mezzo di tale telegrafo sottomarino, la comunicazione sarà stabilita direttamente tra Londra e Boulogne, e quindi tra Londra e Parigi.

Commercio — Industria

Progetto di una Banca di sconto in Bologna per le quattro Legazioni.

Una Banca di Sconto in Bologna, che serva ai bisogni commerciali ed agricoli delle quattro Legazioni, è riconosciuta dall' universale per cosa tanto utile che ci dispensa dall' esporre qualunque argomento onde raccomandarla.

Abbiamo creduto pertanto di passare senz' altro a proporre le norme più acconce, per recare a compimento questo disegno nel modo più sollecito, e qui ne indichiamo le principali:

1. Il capitale della Banca sarà di scudi cinquecentomila.

2. La Banca potrà emettere biglietti per un milione di scudi.

3. Il capitale sarà raccolto mediante cinquecento azioni di mille scudi l'una.

4. Approvata la Società dal Governo, e sanzionato lo statuto, gli azionisti verseranno la metà del valore delle azioni. Il restante sarà versato per *decimi* mano a mano che le operazioni della Banca si estenderanno.

5. Gli azionisti percepiranno dopo la resa del bilancio il dividendo degli utili nel modo che sarà prescritto dallo statuto.

6. Raccolti due terzi delle azioni, si terrà come costituita la Società, e gli azionisti convocati discuteranno e sanzioneranno il progetto di statuto, che verrà loro sottoposto dai sottoscritti. Sceglieranno un Direttore generale della Banca ed un Consiglio d' amministrazione.

7. Il Direttore generale avrà la rappresentanza della Banca, e insieme al Consiglio veglierà all' impianto definitivo e successiva amministrazione della Banca medesima.

8. Le funzioni del Direttore e del Consiglio dureranno un anno. Alla resa del bilancio gli azionisti in adunanza generale rinnoveranno o confermeranno il Direttore e il Consiglio.

9. La sede della Banca sarà in Bologna, ed avrà succursali in Ferrara, Forlì e Ravenna.

10. Questa istituzione sarà anonima, e porterà il titolo di *Banca di Sconto per le quattro Legazioni.*

Premesse queste norme generali, le quali però serviranno di base allo statuto della Società, i sottoscritti, senza arrogarsi alcun titolo privilegiato, si fanno un dovere di avvertire che hanno umiliato supplica al Governo onde ottenere la sua sanzione e il suo patrocinio.

In tal modo non rimane che proporre questa istituzione ai commercianti e possidenti delle Legazioni, il concorso dei quali se non verrà meno, come abbiamo ogni argomento di credere, questo bello e fertile paese potrà finalmente valersi del mezzo più potente a promuovere in ogni maniera d' industrie e di commerzii la maggiore prosperità.

Bologna, 1 aprile 1847.

Agucchi Conte Filippo
Levi Enrico.
Massei Conte Giovanni.
Minghetti Marco.
Pizzardi Marchese Luigi.

Notizie diverse

Era fissata pel 15 Marzo scaduto l'apertura della Sezione fra Amiens e Abbeville (ferrata da Amiens a Boulogne). È degno d' esser notato che non essendovi inaugurazione officiale sopra tali linee, le spese che sarebbero state necessarie per la cerimonia si decretò che s' impiegassero per distribuzioni da darsi agli indigenti delle comuni traversate.

— *Parigi.* — Con ordinanza reale in data del 1° aprile 1847, S. M. Luigi Filippo ha approvato il contratto di riunione della compagnia della strada ferrata da *Creil* a *Saint-Quentin*, con quella della strada ferrata del Nord.

— *Moravia*, 20 marzo. — Il commercio del nostro paese ha molto guadagnato con le strade ferrate, e dovrà ancora prendere molto maggior estensione, allorquando la strada del Nord sarà riunita a quella dell' Alta Silesia, e si potrà andare direttamente e senza interruzione da Vienna a Amburgo.

— *Spira*, 30 marzo. — La sezione di strada ferrata del Palatinato, compresa fra Neustadt, Ludwigshafen e Spira, sarà aperta alla circolazione nel corrente del mese di maggio prossimo.

— *Questione di diritto.* — Se le strade ferrate sono strade pubbliche.

Questa quistione è stata risoluta negativamente dalla camera di appello di polizia correzionale del tribunale superiore della provincia d'Utrecht (Olanda), e ciò secondo lo spirito della legislazione francese (che è rimasta in vigore ne' Paesi-Bassi), che non si possono nominare *strade pubbliche* che le strade che sono accessibili e di un uso libero per tutti.

— Nell'adunanza generale degli azionisti della strada ferrata del Taunus, che ebbe luogo in Magonza lo scorso mese, si è notato nel rapporto degli amministratori, che 5,500,000 viaggiatori sono stati trasportati su questa linea, dal 15 maggio 1840 a tutto l'anno 1846, senza che nessuno abbia perduto la vita per causa d' alcuna disgrazia.

— I lavori della strada ferrata centrale di Ungheria sono condotti con grande attività; si crede che tutta la linea da Vienna a Pesth sarà aperta alla circolazione in quest' anno.

— È esposto in Parigi un modello di strada ferrata, secondo il quale si percorrerebbero da 80 chilometri all' ora, senza pericolo di deviamento possibile dalle rotaie.

— I costruttori inglesi di locomotive sono stati tanto occupati da due anni, che di dieci locomotive ordinate per la linea da Manchester a Sheffield e al Lincolnshire non se ne sono potute consegnare che tre sole.

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma dei 16 Aprile 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 2. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	104 50
Chiusura »	— —	104 50

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . .	80 50	Genova . .	18 39
Livorno. . .	15 68	Londra . .	466 —
Firenze . . .	15 70	Parigi . . .	18 31
Venezia . . .	15 72	Marsiglia. .	18 30
Milano . . .	15 80	Lione . . .	— —
Ancona . . .	99 —	Augusta . .	46 70
Bologna. . .	99 40	Vienna. . .	— —

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	108 3/8
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	92 1/4
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	170 1/4
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	121 1/2
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	98 1/2
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	110
— — Magdeburg	95	3,800,000		92
— — Amburgo	150	*Nuova*		107 1/2
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	108 1/2
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	90
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	110 1/2
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	199
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	87 1/2

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	106
Taunus	33	1,200,000	19 60	142 4/5
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	118 1/2
Governative German.				
Vienna — Trieste	320		7 40	
Bavare	137		6 30	
Badense	152	*Amministrazione governative*	14 »	*Non sono in commercio*
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 965
— — Versailles (destra)	16			345
— — — (sinistra)	11	*Il corso delle Azioni*		220
— — Orléans	76	*francesi si regola sul*		1231
— — Rouen	86	*valore di franchi 500 per*		883 75
— — Havre	»	*Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non constando ancora quello dell'ultimo semestre.*		672
— — Lyon	»			447 50
— — Strasbourg	»			427 50
— — Nord	»			627 50
Orléans — Bordeaux	»			511 25
Strasbourg — Basilea	90			205
Bordeaux — Cette	»			447 50
Avignon — Marseille	»			772 50

AVVISO IMPORTANTE

A norma di tutti in generale, e particolarmente di quelli che d'ora in poi possano avere interesse di corrispondenza con noi, facciamo noto che la Tipografia nostra, già *Dei Classici Sacri,* prende il nome di **Tipografia della Società Editrice Romana,** e ciò per la ragione seguente. Quando Ottavio Gigli fondò dapprima questo Stabilimento Tipografico, lo fondò per istamparvi esclusivamente la sua *Biblioteca Classica Sacra;* quindi trasse da essa il nome più a lui conveniente. Ma ora che di molto si è accresciuta essa Tipografia, e da questa escono stampe di altre materie, che non son quelle dei Classici, si è creduto non più convenire a lei il primo nome, e perciò le si è dato il secondo più proprio, cioè quello di *Tipografia della Società Editrice Romana.*

LIBRERIA DE' FRATELLI NISTRI

A PISA, SOTTO IL BORGO

RECENTI PUBBLICAZIONI

ANNALI DELLE UNIVERSITA' TOSCANE, tomo I°. Parte 1ª, Scienze Noologiche; parte 2ª, Scienze Cosmologiche. Gr. vol. in-8° gr. di p. 1060. — Paoli 48 3/4.

Del Terremoto accaduto in Toscana il 14 agosto 1846, narrazione storica di G. Tabani, in-8°. — Paoli 2 1/2.

A PIO IX P. M. Canzoni di Caterina Franceschi Ferrucci; in-8°. — Paoli 1 1/2.

APOLOGIA delle sovrane concessioni per le strade ferrate in Toscana, del cav. commend. Giovanni Carmignani; in-8°. — Paoli 3.

SOTTO IL TORCHIO

RELAZIONE DE' FENOMENI presentati dai terremoti di Toscana dell'agosto 1846, e considerazioni teoretiche sopra i medesimi, del profess. cav. Paolo Savi.

MANUALE DEL DIRITTO ECCLESIASTICO, di F. Walter; il vol. secondo ed ultimo.

ELEMENTI DI CHIRURGIA, di A. G. Richter, con annotazioni del dott. R. Cartoni; il vol. 7°, parte 3ª.

CAUSE CELEBRI discusse dal cav. commend. Giovanni Carmignani; il vol. 4°.

ROMA. — Tipografia della Società Editrice Romana, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

29 APRILE 1847. ANNO PRIMO. — N° 15.

DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 121

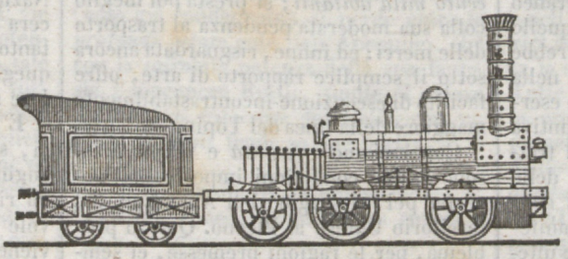
La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

—

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₶ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₶ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Ulteriori e definitivi lavori tecnici, concernenti il passaggio dell'Apennino, presentati il giorno 26 aprile alla suprema Segreteria di Stato dalla Società Nazionale.* — *Appendice alla Relazione della Sezione tecnica del 7 febbraio. Esame comparativo, e parere sui valichi dell'Apennino a Poggio Surrifa, e Fossato* (*continuazione*). — *Lettera al Sig. Conte Marcantonio Baglioni Oddi, intorno al miglior passaggio dell'Apennino* (Marc. Orazio Antinori). — Strade ferrate estere. — *Strade Sardo-Elvetiche.* — *Venezia.* — *Breve cenno sul sistema di piccole curve nelle strade ferrate, di M. Arnoux.* — Commercio. - Industria. — *Di alcune buone pratiche nel custodimento dei bachi da seta* (Raffaele Lambruschini). Notizie diverse. — Borsa di Roma.

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

Col giorno 26 del corrente mese di aprile, la Società Nazionale ha presentato alla suprema Segreteria di Stato gli ulteriori e definitivi lavori tecnici, concernenti il passaggio dell'Apennino; essi sono:

1° Appendice alla relazione della sezione tecnica dei 7 febbraio, col titolo — Esame comparativo e parere sui valichi dell'Apennino a Poggio Surrifa e a Fossato, munito degli allegati:

A. La livellazione per la strada ferrata da Fuligno a Castel Raimondo, percorrendo le valli del Topino e del Potenza in conformità della notificazione del dì 7 novembre 1846, e sulle traccie del tipo presentato dalla Società Nazionale all'Eccma. Commissione consultiva, e pubblicato li 26 settembre 1846, eseguita a cura dell'ingegnere Antonio Rutili Gentili, e promossa dagli amici del vero, e dell'utile nazionale —Roma tipografia della Pallade Romana 1847;

B. Parallelo della linea del Chiagio-Giano-S. Angelo, per Fossato, con la doppia linea del Topino — Potenza per Bagnara, e per Valle Feggio, dell'ingegnere Filippo Cerroti.

Oltre a questo si presentò nella stessa circostanza il lavoro compilato dai sigg. ingegneri della Presidenza Umbro-Perugina, intitolato — Dimostrazione sotto l'aspetto tecnico, economico, e statistico dell'andamento detto del Chiagio - Giano e S. Angelo in confronto di quello del Topino, e Fiuminata pel transito della strada ferrata da Fuligno a Castel Raimondo sul Potenza — cui facevano seguito gli allegati:

A. Elenco tratto della Statistica officiale delle popolazioni respettivamente fluenti del tronco Apennino di strada ferrata da Fuligno a Castel Raimondo, secondo i due diversi andamenti in progetto, l'uno denominato del Chiagio-Giano-S. Angelo, l'altro del Topino, e Fiuminata.

B. *Confronto statistico* fra due diversi tratti dell'andamento di una via ferrata attraversante *Fuligno* nell'Umbria e *Castel Raimondo* nelle Marche: l'una di *Fuligno* per la valle del Chiagio, passando l'Apennino presso Fossato, dirigerebbesi per la valle del Giano e S. Angelo a Fabriano e Matelica, da dove a *Castel Raimondo*, che può dirsi del Chiagio; e l'altra da *Fuligno* per la valle e quindi per la gola del Topino al di sotto di Nocera, passando l'Apennino presso Bagnara, dirigerebbesi per l'influenti e la gola del Potenza a Fiuminata, e Pioraco, da dove a Castel *Raimondo*, che può dirsi *Nocerina*.

Appendice alla Relazione della Sezione tecnica dei 7 febbraio. — Esame comparativo, e parere sui valichi dell'Apennino a Poggio Surrifa, e Fossato.

Continuazione.

Progetto Cerroti.

L'ingegnere Cerroti, con sua Relazione che ha la data dei 2 marzo p. p., corredata di una pianta corografica delle valli Topino-Potenza e Chiascio-Giano-S. Angelo, e di tre profili di livellazione, si accinge a dimostrare che tre varchi di notevole ampiezza esistono nella catena dell'Apennino pei quali si potrebbe passare con una via ferrata. Il primo tra Bagnaia e Surrifa; il secondo a Valle-Feggio; il terzo a Fossato.

Non faremo parola dei primi due passaggi, perchè l'uno corrisponde esattamente a quello proposto dall'ingegnere Rutili, e l'altro, discostandosi pochissimo dal medesimo, non presenta condizioni meritevoli di speciale considerazione; per lo che limiteremo il nostro esame e le nostre investigazioni al valico di Fossato, da compararsi con quello di Poggio Surrifa progettato dall'ingegnere Rutili.

Propone dunque l'ingegnere Cerroti di valicare l'Apennino a Fossato mediante un traforo che avrebbe principio 300 met. prima del ponte sul torrente Rigo nel versante Mediterraneo, e sbocherebbe al piede orientale di quella serra nel versante adriatico; dimostra quindi concludentemente che simile passaggio merita la preferenza sopra ogni altro, essendo il più breve, e meno dispendioso; perchè con più facilità può accedervisi essendo uno dei punti meno elevati della grande barriera apennina sul livello del mare.

Anche la linea Chiascio-Potenza, che deve unirsi a questo valico, la reputa utile all'interesse delle popolazioni e della società imprenditrice, sia perchè incontra, o avvicina molte città, paesi, e luoghi d'industria, sia perchè la strada si troverebbe in quelle valli nelle condizioni più favorevoli alla sua costruzione.

Sussiste in fatti, come si osserva nel profilo Cerroti, che l'ideato passaggio con galleria riescirebbe della sola lunghezza di 2581 m. Al contrario però dal profilo Rutili apparisce che il traforo a Poggio-Surrifa dovrebbe in ogni caso eseguirsi della lunghezza di 6650 m., non essendo ammissibili le restrizioni troppo onerose da esso proposte, di cui ne abbiamo già bastantemente dimostrata, col calcolo, l'inopportunità.

Dalla semplice comparazione delle lunghezze di dette due gallerie ognuno può di leggieri scorgere che quella di Fossato risultar deve senza confronto meno dispendiosa dell'altra, quand'anche le materie, di cui si compongono quelle due diverse parti dell'Apennino volessero supporsi di egual resistenza. Ma per le ispezioni praticate sul luogo dall'ingegnere Martinelli, abbiamo tutto il fondamento di credere che le materie tartarose e forti che s'incontrano al balzo di Aggi possano rendere il lavoro in quel

punto anche più svantaggioso alla economia della spesa.

Premesse queste generali avvertenze su i rapporti economici di quei due passaggi, noteremo che un foro sotterraneo lungo miglia quattro e mezzo come quello di Poggio-Surrifa, presentar dovrebbe gravissimi inconvenienti, e pericoli nella costruzione non meno, che nel suo esercizio. Nella nostra Relazione riassuntiva dei 7 febbraro scorso ci occorse di trattare appunto degli inconvenienti delle lunghe gallerie. Oltre alle generali considerazioni in quella occasione manifestate, aggiungeremo sul proposito le ulteriori particolari indicazioni, che seguono.

Le sorgenti del Topino, e del Potenza appariscono imponenti nel monte di Colle Aprico che dovrebbe traforarsi. Al lato di questo colle a levante evvi l'elevatissimo monte Pennino, ed a ponente quello delle Streppe che si congiunge al monte Feggio. Tante acque che sorgono nel giogo di questi elevati e grossi monti offrono indizio, che entro di essi esistano lunghe e profonde cavità, occupate da acque, le quali in un così lungo traforo potrebbero incontrarsi, e presentare ostacoli da rendere impossibile il proseguimento di simile intrapresa. Nessuna traccia d'altronde o indizio simile si osserva a Fossato, ove i torrenti Rigo-Giano corrono solamente in tempo di pioggia.

Dimostrano ancora i profili degl'ingegneri Rutili e Cerroti, che l'ingresso della galleria nel passaggio di Poggio-Surrifa riesce elevato sul pelo del mare m. 82, 426 più di quello di Fossato. Questa circostanza contribuisce potentemente a mostrare sempre peggiore la condizione del valico a Poggio-Surrifa, tanto per quel che riguarda le influenze meteorologiche in quelle regioni, quanto per quello che può riferirsi alla pendenza, che inevitabilmente risulta maggiore nella linea Topino-Potenza.

La linea Chiascio-Potenza, che deve collegarsi col valico di Fossato, riescirà per la deviazione alle serre di Cerreto, da Fuligno a Castel Raimondo, della lunghezza di 99572 met. Essa ha il pregio su quella Topino-Potenza di offrire nella sua altimetria una pendenza assoluta minore, come si è veduto, di met. 82, 446, ed una lunghezza maggiore sviluppata di 37,000 met. Lo che potrà influire incontrastabilmente a render miti le sue pendenze relative in confronto di quella della linea Topino-Potenza. Oggi la scienza e le esperienze hanno insegnato che, per economizzare la forza e ottenere velocità nelle vie ferrate, fa d'uopo di allungare il giro per spianare quanto è possibile i pendii. A questo intento può giungersi anche efficacemente nel progetto dell'ingegnere Cerroti, mediante intelligente ed artificiosa distribuzione delle pendenze stesse su tutta quella linea, tanto più che egli assicura, che vi può esser modo di evitare le poche e limitatissime contrapendenze accennate nel di lui profilo di livellazione: a ciò si aggiunge, che la linea Chiascio-Giano-S. Angelo per Fossato scorre quasi da per tutto per valli ampie e di piano regolarissime; traversa una popolazione maggiore dell'altra di *cento mila abitanti;* si presta poi meglio colla sua moderata pendenza al trasporto delle merci; ed infine, risguardata ancora sotto il semplice rapporto di arte, offre facilità di esecuzione incontrastabilmente maggiore della linea del Topino-Potenza.

Concludiamo: *facilità* e *minor costo* sono le due condizioni imposte dal Governo pel passaggio dell'Apennino dal territorio Umbro al Piceno. Questo problema, per le ragioni premesse, ci sembra completamente risoluto col più breve ed agevole valico di Fossato. Le straordinarie difficoltà di costruzione della linea Topino-Potenza inducono necessariamente a trovarne una migliore. Quella Chiascio-Potenza, che si rannoda a Fossato, comunque più lunga, ha pregii, come si è dimostrato, che le meritano sopra ogni altra la preferenza. Laonde il progetto dell'ingegnere Cerroti, di superare l'Apennino a Fossato, lo riputiamo meritevole di approvazione e di lode.

Roma, 15 aprile 1847.

Paolo Provinciali Direttore in capo.
Guido Romiti Ispettore.
Camillo Ravioli Segretario.

Lettera al sig. conte Marcantonio Baglioni Oddi, intorno al miglior passaggio dell' Apennino.

Quando coll'ultimo vostro grazioso foglio in data degli 11 corrente vi piacque, siccome uno dei Presidenti di cotesta Presidenza Umbro-Perugina della Società Nazionale, d'invitarmi a scrivere alcuna cosa intorno alla linea del Chiaggio, avrei voluto ben volentieri corrispondere a quel vostro gentilissimo invito, se, riconosciuta la mia insufficienza nel trattare argomenti alquanto alieni dai miei poveri studii, non mi fosse sembrata presunzione grandissima lo scrivere di cose ingegneresche, e più poi non avessi giustamente temuto di errare volendo aggiungere del mio a quel tanto che con piena cognizione di causa ne avevano detto uomini per senno e per scienza notevolissimi. — Ma siccome il difendere la patria sua dalle mendaci accuse d'uomini che senza ragione si dichiarano nemici, mi sembra un debito di giustizia che debbe pagare ogni cittadino onesto, e amante del bene, così è che, in seguito di questa relazione fatta fare da questa Presidenza Romana ai degnissimi ingegneri sigg. Paolo Provinciali e Guido Romiti, essendomi confermato in quelle verità che già trovava esposte dagli scritti della Presidenza Perugina, mi sono risoluto di dirne ancor io qualche cosa, se non altro per ringraziare coloro che con tanto spirito patrio sonovisi dentro adoperati. Siano pertanto le debite lodi a voi, degnissimo sig. Conte, che avete messo tanto studio ed impegno nel presiedere cotesta Presidenza, sieno retribuite grazie a tutti quei vostri degnissimi compagni che coll'opera e col danaro hanno giovato il loro e l'altrui paese, e sostenuta la causa della Società Nazionale; finalmente s'abbiano lode sincera tutti quegli uomini d'arte, che con tanto disinteresse si sono prestati a far quegli studi, senza i quali ogni buon volere sarebbe venuto manco.

E per verità i lavori tecnici, economici, statistici fatti dalla Presidenza Perugina sono, a parer di molti, di tal natura, da rimuovere ogni prevenzione favorevole della linea Topino-Potenza, che viene vinta, e dirò meglio uccisa dalla linea del Chiaggio; imperciocchè non avvi bisogno di grande ingegno a persuadersi che non può esistere fra le due linee rivalità alcuna, quando non vi esistano uguali pregi, uguali vantaggi. Nè io mi sarei indotto a credere (conosciute le cose) che così ostinatamente si prendesse dai nostri vicini a sostenere la linea Topino-Potenza, da dipingere quelle balze apennine quali soavissimi colli vestiti d'una eterna primavera, se non avessi conosciuto i motivi che spingevano gli autori del Progetto Rutili a mettere in istampa ciò che il fatto, il buon senso, la giustizia ricusavano. I quali motivi voglio tutti quanti nascondere, perchè la dolce carità del natìo luogo mi pare lo richiegga, e perchè mi ricusa l'animo di rinnovare quelle guerricciattole che sono peste e morte d'ogni bene desiderato. Ed a questo proposito, poichè mi cade in acconcio, dirò franco ai miei compatriotti ed a tutti i buoni Italiani, che se fosse stato compreso subito il principio di associazione, oltre che avremmo ben meritato della patria e del nostro amatissimo Padre e Sovrano PIO IX, avremmo molto sollecitato il beneficio delle strade ferrate; imperciocchè, rivolte le menti ad un solo oggetto, non sarebbero nate le gare municipali che noi deploriamo, nè manco le ambizioni private avrebbero avuto campo di svegliarsi, e nuocere siccome hanno fatto. E pure questa unione patria, che ha sempre mancato all'Italia, per cui le sue eterne gare, divisioni e dolori, ha giovato grandemente alle altre nazioni, ed in modo singolare a quel regno che per istituzioni civili a tutti va innanzi, e per floridezza d'industria a nessuno è secondo; così che quel suo motto nazionale *l'union fait la force*, è un santo principio che gl'incivilitissimi Belgi hanno sostenuto col sangue, e che io vorrei scolpito in tutti i petti degli Italiani. Nè voi, ottimo conte Baglioni, ignorate, come anche quel nostro comune, non volendosi associare a noi, siasi tratto in inganno, e colla volontà di far il meglio abbia gettato danaro e opera in progetti, che, divergenti da quanto stabiliva il Governo colla sua Notificazione 7 Novembre intorno al passaggio dell'Apennino, non han fatto che intralciare sempre più la via, ed alienare le volontà e le forze dal conducimento di un'opera, che tutti

gli uomini di cuore e di sano giudizio avevano riconosciuta per buona. I quali progetti, che a diluvio sono piovuti in Roma, da tutte le città e castella dello Stato, fatti da periti e non periti dell'arte, da quelli che intendevano di vie ferrate, e da quelli che non ne intendevano affatto, sono stati causa di tale e tanta confusione, da ritardare a tutti i sudditi pontificii l'immenso beneficio di questi veicoli di pubblica felicità. Bene è vero che le alte quistioni di Stato *e tutte quelle esigenze di un ordine superiore e veramente patriottico* vogliono essere bene discusse e messe, per così dire, nel crogiuolo, a quel modo medesimo che adoperasi per depurare il metallo, il quale quante più volte passa per la fiamma, tanto più purificato ne esce duttile e malleabile. E in questo senso le varie opinioni sono state giovevoli perchè han servito per mettere a luce la verità e depurarla dall' intrigo, dal sofismo, e dal municipalismo. Ora riportandosi alla quistione da noi agitata, qual sia il *migliore e più conveniente* passaggio dell'Apennino da Fuligno a Castel Raimondo, poveri noi se dopo un prematuro voto dato da persona autorevolissima, ma non bastantemente potente per mettere in atto la sua volontà, e non cauto quanto basta per manifestarla anzi tempo; poveri noi, ripeto, se soltanto da questo suo voto ne avesse dovuto emergere quella risoluzione del Governo, che, nel decretare la medaglia di Scudi mille a colui che troverà il miglior passaggio dell'Apennino, stabilirà con questo fatto la linea che dovrà traversarlo. Che qualora si volesse da noi dimostrare come la linea Topino-Potenza è in aperta contradizione con quei savi principii che l'autore della statistica mette per fondamento alle imprese delle vie ferrate, non avremo che a riportare alla lettera le sue stesse parole. Egli dice: *Tenghiamo . . . . . per canone certo la preferenza delle Provincie e dei territorii più ubertosi, i più popolati, i più frequenti di grosse terre e città, a quelli che meno lo fossero. E sembraci così importante cotesto canone, che crediamo dovere andare innanzi, almeno sino a certo segno, anche alle difficoltà di arte, le quali possono tutte superarsi e che sono in appresso redente da migliori prodotti; e sopratutto a quella sfrenata cupidità delle linee le più diritte e le più brevi, alle quali una volta si sacrificavano i più utili interessi, e per le quali taluni preferirebbero correre per luoghi deserti ed insalubri, piuttostochè per contrade fertili e per città popolose, o per scansare alcuna erta pendice, o per lucrare 60 e 90 minuti di tempo* (1); che è quanto dire che la linea del Topino, trovandosi in perfetta contradizione con essi principii, si deve escludere. Imperciocchè essa linea non solo è la *più povera di popolazione, la meno frequente di grosse terre e città, la meno ubertosa*, ma è la più *difficile* a costruirsi, la *più dispendiosa*, e a solo motivo di lucrare *sessanta minuti di tempo* (cosa già condannata) si perde entro le *profonde gelate* gole dell'Apennino, che con la mirabile potenza della sua fantasia l'ingegnere Rutili, simile al Giove dell'*Eneidi travestite* dal Lolli, con un tratto di lapis fende in due parti:

« E sì dicendo, il cavernoso monte
» Così spaccò, che parve una ricotta. »

Al qual proposito non sarà male, Conte carissimo, che io discenda a dimostrarvi col mezzo delle inesorabili cifre numeriche, e dopo quello n' hanno detto i due chiarissimi ingegneri Provinciali e Romiti, a quanto monterebbe il traforo e taglio aperto che progetta il Rutili per il valico di Monte Cornello tra Aggi e Poggio Surrifa. Ammessa la ipotesi ad esso più favorevole che la sezione di quel monte che egli vuol perforare da metri 6,650 possa ridursi, col mezzo di artificioso innalzamento dal piano delle valli sottoposte, a metri 6,380, ecco quello ne risulterà la spesa. La natura della roccia di quelle montagne, dietro le indicazioni dello stesso Rutili, è simile in gran parte a quella del Catillo in Tivoli, ossia di un carbonato calcareo a libretto tinto e separato spesse volte da sottilissimi strati di ocre ferruginose. I cunicoli di Tivoli, eseguiti da quegli stessi operaii genovesi che ora stanno forando i così detti Giovi nella strada da Torino a Genova importarono per ogni metro cubico Scudi 1,40. Una galleria dell'ampiezza indicata nel voto 15 aprile 1847 della Sezione Tecnica Romana (Vedi *Locomotiva* N. 14) richiederebbe un lavoro di m. 75, 140 cubici per ogni metro corrente. Laonde ogni metro lineare di traforo di galleria costerebbe Scudi 102,70. Ora dei suddetti metri 6,380 l' ingegnere Rutili proponendosi di conformarne a galleria sotterranea soli 2,500, valutati a Scudi 102, 70 come sopra, importa l' intero traforo Scudi 256,750,00. E gli ulteriori m. 3,880 in trincea aperta della profondità di metri 51, 151 come dal voto Provinciali ec, per le ragioni potissime in esso voto espresse, costando un simile squarcio apennino tre volte e mezzo più l'importo del traforo, cioè a dire Sc. 359, 45 al metro corrente, ne risulta un totale di Scudi 1,394,446: 60, la qual somma aggiunta all'altra come sopra, se ne deduce che il progetto Rutili per il *semplice passaggio* dell'Apennino farebbe ascendere la spesa a Scudi 1,651,216: 60. Mentre il progetto dell'ingegnere Cerroti, che è quello medesimo della Presidenza Perugina, serbando le stesse basi di proporzione, ammonta a soli Sc. 265,068: 70. Che se si volesse aggiungere per la prolungata linea di traforo l'aumento che ne, risulta dal doppio binario di rotaie indispensabili in simile località, ognuno potrebbe chiaramente conoscere che a Scudi 18,00 per metro, 6,380 metri lineari (di *chaussée*) nel passaggio di Poggio Surrifa importano Sc.114,840:00; e nell'altro di Fossato, lungo metri lineari 2,581, a Sc. 18,00 come sopra ammonta la spesa di armatura Sc. 46,458: 00. Tutte le quali somme ridotte ad una sola espressione, ne risulta che il *traforo* progettato dall'ingegnere Rutili per la Valle di Pioraco costa Sc. 1,766,046: 60, *quello* dall' ingegnere Cerroti per Fossato Sc. 311,526: 70, ossia la spesa dell'uno supera quella dell' altro di Sc. 1,454,529:90. Nel qual calcolo comparativo non sono computate le immense opere murarie di sostruzioni, di chiaviche ec., le quali opere crescerebbero a dismisura, se vi fosse la probabilità di dar vita e movimento al sistema di *propulsione idraulica* immaginato dal chiarissimo signor ingegnere Rutili, sistema in apparenza ingegnoso, ma disgraziatamente troppo lontano dalle primitive applicazioni del Fulton, e dai mirabili perfezionamenti dello Stephenson, perchè l'autore possa raggiungere lo scopo che si propone. Speriamo che dopo queste rettificazioni numeriche, e dopo i belli lavori statistici economici fatti fare dalla Presidenza Perugina, e dopo i coscienziosi lavori tecnici dei signori ingegneri prof. Martini, Poggi, Goretti, Cerroti, Fiorenzi, Monti, Ortis, Alessandroni, Napoleoni, Rosati, Martinelli, Calindri e in seguito Provinciali e Romiti, svanirà negli alti fautori della linea del Topino quella prevenzione che ne potevano avere, o che gli si era fatta acquistare dalle importune grida di alcuni faccendieri, i quali sopra gli stessi fatti presumono che possano le parole. Frattanto consolandosi in quel savissimo *canone*, che sopra ho voluto riportare, e nell'alto intendimento dei varii individui componenti la sapientissima Commissione delle strade ferrate, mi pare, Conte carissimo, che dobbiamo tener per certo che il Governo, al quale si spetta decidere questione di tanta importanza, non si farà imporre da alcuno, e solo prenderà a proteggere quelle cose che rifluiscono al bene della maggior parte dei sudditi pontificii.

Vi chieggo scusa di questa mia lunga e mal composta lettera, e nell'intenzione di favorire la causa dei più, e di far cosa grata alla patria, ho il bene di segnarmi di voi, Conte carissimo, ec.

Orazio Antinori.

(1) Sulle strade ferrate dello Stato Pontificio, documenti statistici preceduti da alcune considerazioni. Ancona coi tipi di Gustavo Sartori Cherubini 1847.

Strade ferrate estere

Strade Sardo-Elvetiche.

Compimento necessario all'importantissima strada da Genova al Lago Maggiore sarebbe quella che, da Locarno staccandosi, penetrerebbe per Bellinzona, Biasca, Divone, Casaccia, nella val di Blenio, forerebbe il Lukmanier o colle

di S. Maria, e così varcate le Alpi, toccherebbe Platta, Dissentis, Coira, fin a Costanza sempre per la valle del Reno. La lunghezza sarebbe di chilometri 250; l'altezza del punto culminante m. 1700 sopra il mare, e la galleria tirerebbe 5000 e più metri, per restare 300 metri più basso.

La spesa presumesi di 72 milioni, i quali sarebbero somministrati da una società sardo-elvetica, nella quale si fusero le tre che preliminarmente aveano assunto quegli studii, regolati poi dal cav. Carbonazzi piemontese, in qualità d'ingegnere in capo. Siccome enunciò il conte Petitti, questa strada avrebbe a formar la congiunzione fra l'Italia e

I. La linea minore Badese, da Costanza per Rodolfzell, e la valle della Kinzig, ad Offenburgo, ove si congiunge alla grande Badese, la quale da un lato progredisce a Francoforte, e dall'altro incontra la linea francese di Strasburgo per Parigi. E Strasburgo è presso a poco discosto da Bellinzona per la suddetta linea, quanto per il San Gotardo è Basilea.

II. La linea Wirtemberghese da Friedrichshafen per Ulma, e lungo il Neckar a Stuttgart e Ludwigsburg, diramandosi, da una parte sino a Heilbronn, dove afferrano i battelli a vapore del Neckar, dall'altra sino a Bruchsal, dove confluisce colla gran linea badese.

III. La linea Bavarese, la quale da Lindò ad Augusta (dove si stacca il ramo per Monaco, Salisburgo e Vienna), Donauwörth, Nordlingen, Norimberga, Erlangen, Bamberga (dove si stacca un ramo per Francoforte), Lichtenfels (dove si stacca un ramo per Coburgo, il quale imbocca la gran linea traversale fra Lipsia, Cassel ed oltre), e colla continuazione Sassone sino a Lipsia e Berlino.

Difficoltà presenta gravissime, e specialmente la galleria che dovrebbe forare il Lukmanier, tanto che il gran consiglio del Canton Ticino prorogò fin al fine del 1847 il versamento delle somme da anticiparsi a garanzia di tale operazione; anzi, se non fossero queste cominciate, promette un nuovo comporto fin al radunarsi d'esso gran consiglio del 1848. Ma perchè veggasi che le difficoltà non sono insuperabili, qui offriamo lo specchio del profilo di essa strada.

Direzione	Altezza in met. sopra il Mediterraneo	Distanza in metri	Pendenza in millim.
Rosacco	399, 83	—	—
Rheineck	401, 86	7,600	0, 27
Sargans	489, 82	59,983	1, 45
Coira	585, 00	23,505	4, 02
Reichenau	616, 93	9,475	3, 37
Ilanz	700, 00	18,650	4, 45
Trons	851, 91	18,307	8, 30
Dissentiss	1028, 73	11,967	14, 78
S. Maria	1760, 60	15,013	45, 98
Lukmanier	1826. 44	1,760	37, 41
Olivone	855, 71	19,143	50, 71
Biasca	314, 87	22,000	24, 54
Bellinzona	244, 00	21,300	3, 32
Locarno	215, 50	19,800	1, 44

All'effettuazione di essa linea hanno grand'interesse i cantoni del Ticino e de' Grigioni. Ultimamente i loro deputati e quelli del Piemonte si congregarono per divisare i modi di effettuare questa arditissima impresa, e si spera di veder agli azionisti assicurato l'interesse del 4 per cento nella maggior parte dal governo sardo, in altre porzioni dalla Baviera, dal Wirtemberg, dal Granducato di Baden.

Allorchè, senza soluzione di continuità, la strada ferrata possa giungere da Genova al lago di Costanza, la Svizzera potrà provedersi a Genova delle materie prime per le sue manifatture, e trovarvi per la sua popolazione un'occupazione più decorosa che non il turpe mercato di sangue che fa con potenze forestiere. Lo *Zollverein* avrà uno scalo sul Mediterraneo, non disgiunto da veruna linea doganale, per cui sfogar i prodotti delle sue manifatture, barattati colle materie prime. Genova vedrà aumentar le speculazioni d'ogni maniera, e l'impiego utile de' suoi pingui capitali in Levante, e nelle Americhe, oltre un comodo approdo dall'Oriente. Sol così vincerà la concorrenza terribile che ora le fanno il porto di Trieste e la linea Lombardo-Veneta « per effetto » dice il Petitti « d'una politica la quale non è dettata dall'interesse futuro de' nostri vicini. »

Di fatti è noto a tutti gli statisti come la Svizzera consumi, in proporzion di popolazione, molto più coloniali che gli altri paesi. Nè ciò deriva tanto, come alcun disse, dall'esservi quelli a miglior mercato, atteso che non siano gravati di dazii; ma viepiù dal vivo contrabando che essa ne fa, traforandoli negli Stati vicini.

Ora queste provisioni le fa essa, come anche la Germania meridionale, ne' porti del Nord. Compita la strada del Lukmanier, verrebber esse a provvedersene a Genova, ed ancor più comodamente ad Arona, se è vero che questa sia per essere dichiarata porto-franco; lo che darebbe nuova vita a tutto il Lago Maggiore.

Intanto neppur il cantone Ticino s'addormenta nel procacciarsi vie di comunicazione. Memorabile è il patto ultimamente conchiuso col cantone di Uri, pel quale liberossi da un pedaggio stabilito sulla strada di monte Piottino. Fra i cantoni svizzeri, il ticinese può mostrar le migliori strade, bei ponti, attività nel frenare i suoi fiumi e torrenti, e nel mantenere le comunicazioni coi paesi transalpini, a cui lo unisce il sistema politico, e da cui lo separa la natura.

Anche testè la strada da Lugano a Como fu agevolata col ponte che si decretò traverso al lago di Lugano, sullo stretto di Melide; impresa di azionisti, tanto utile quanto ben condotta.

Per di qui si spera potrà pure passare la strada ferrata, che dal confine Lombardo a Chiasso deve andar a Lugano, e pel monte Cenere a Bellinzona, indi congiungersi alla orientale elvetica del Lukmanier. La società anonima, formatasi per questa *strada elvetica meridionale*, fu approvata dal Consiglio di Stato ticinese il 17 novembre 1846. Il giorno seguente esso gran Consiglio approvò l'operatosi col cantone Grigione, affinchè all'introduzione delle strade ferrate vengano compagne quelle franchigie di commercio, che omai sono indispensabili a chi non vuol restare indietro nel movimento comune.

Il canton Grigione non rimane freddo alla strada del Lukmanier, ma pare che vagheggi viepiù quella che può congiungerlo colla Lombardia.

Ciò ne reca naturalmente a discorrere dell'altra importantissima strada dell'Italia superiore, la Ferdinandea, o come noi la chiameremo più espressivamente, la Lombardo-Veneta. Nel che dobbiam di nuovo pregare a metter da banda quei sentimenti irosi, pei quali, allorchè uno loda un pensiero o una cosa, si crede ch'egli disprezzi l'altra. Tali non sono i procedimenti della sana liberalità.

Venezia.

Chi ignora la grandezza di Venezia? Eppure chi crederà superfluo il rammemorarla? Sorta e cresciuta per mirabile concorso di circostanze, dopo la guerra di Chioggia, cioè tra il fine del XIV e il cominciar del XV secolo, toccò Venezia il massimo punto di sua prosperità. La metropoli conteneva centonovantamila persone; le case furono estimate sette milioni di ducati ossia zecchini, e le pigioni cinquecentomila ducati. La zecca coniava l'anno un milione di ducati d'oro, dugentomila monete d'argento e ottocentomila soldi, sicchè gettava in corso ogni anno diciotto milioni effettivi di lire nostre. In meno d'un decennio fu spento un debito di quaranta milioni di ducati d'oro, oltre prestarne settantamila al marchese di Ferrara. Passavano il migliaio i nobili che possedevano la rendita di quattro a settantamila ducati; eppure con tremila ducati avevasi un bel palazzo. Al fin del XIII secolo, su trecento vascelli mercantili da dugento tonnellate, e trecento navi grosse occupavansi venticinque mila marinai; altri undicimila sopra quarantacinque galee, sempre in acconcio d'arme: allo scorcio del seguente secolo erano cresciuti a trentottomila, sovra tremilatrecentoquarantacinque legni: mille lavoratori all'arsenale.

Que' legni asportavano ogni anno per dieci milioni di mercanzia, che davano due quinti di guadagno. Alla sola Lombardia spediva per due milioni settecentottantanovemila ducati, cinquantamila dei quali per gli schiavi, oltre il sale; sicchè guadagnava seicentomila ducati annualmente sui Lombardi, quattrocento mila sui Fiorentini. Eppure usciva appena allora da guerre che l'avevano privata di tanti possedimenti, e minacciata fin nelle sue lagune. Poi malgrado le

due guerre contro i Turchi e il duca di Ferrara, aveva sì floride finanze, che nel 1490 entravano al tesoro per un milione dugentomila ducati (L. 5,200,000), il doppio dello Stato di Milano e un quarto del regno di Francia, dopo ingrandito da Luigi XI; eppure di lievissima imposta erano tassati i sudditi.

Così fattamente i Veneziani si erano resi necessarii agl'Italiani, che qualora essi rompessero le relazioni con un popolo, il riducevano a povertà: come avvenne de' Napoletani, il cui re Roberto fu costretto a pace perchè i suoi sudditi cessavano di pagare, dicendo non aver danaro, dacchè i Veneziani non comparivano ne' suoi porti.

Banchi poneva Venezia per tutto, da Astrakan fin nell'Africa interiore, e le merci di là spargeva per Europa, malgrado che le comunicazioni fossero rese difficili dallo sminuzzamento e dalle prepotenze dei baroni, per ammansare i quali, essi menavansi dietro ciarlatani, sonatori, bestie rare. Colonie poi e scali teneva nel mar Nero, nella Propontide, ne' Dardanelli, oltre Adrianopoli e buona parte del Peloponneso; alcun che sui lidi di Siria, e gran parte dell'isole e de' porti, dalla Morea sino in fondo all'Adriatico; a cittadini veneziani erano investite come feudo della republica le isole di Lenno, Scopulo, quasi tutte le Cicladi.

La stessa marina dello Stato occupavasi del commercio; sicchè, oltre i tremila bastimenti di privati, il Governo spediva ne' principali porti squadriglie di *galee del traffico* a servizio de' particolari, tenendole così esercitate per una evenienza di guerra, e facendo anche in pace rispettar il leone. Di esse squadre, quella del mar Nero dividevasi in tre; una costeggiava il Peloponneso, per ispacciare a Costantinopoli le merci recate da Venezia o da Grecia; la seconda dirigeasi a Sinope e Trebisonda nel Ponto Eusino, facendo levata delle produzioni asiatiche recatevi dal Fasi; la terza, sorgendo verso settentrione, entrava nel mare d'Azof; e nei porti di Caffa dove il Tanai scende alla marina, procacciava pesce e merci che dal Caspio, dal Volga, dal Tanai, arrecavano Russi e Tartari.

L'altra squadra costeggiava la Soria, facendo scala ad Alessandretta, a Bayrut, a Famagosta, a Candia ricca di zucchero, e nella Morea. La terza menava in Egitto le merci del mar Nero, massime schiavi di Georgia e Circassia, barattandoli colle derrate del mar Rosso e dell'Etiopia. La quarta volgevasi alla Fiandra con vascelli di dugento remiganti almeno: e afferrato a Manfredonia, Brindisi, Otranto, in Sicilia, caricato zucchero ed altro che l'isola somministra, visitava i porti africani di Tripoli, Tunisi, Algeri, Orano, Tanger, barattando coi natii, ricevendo frumento, frutti secchi, sali, avorio, schiavi, polvere d'oro; poi sbucati dallo stretto di Gibilterra, fornivano i Marocchini di ferro, armi, panni, utensili domestici; indi costeggiavano Portogallo, Spagna, Francia; toccavano Bruges, Anversa, Londra, ove compravano panni tinti, lane fine, e facevano il baratto co' vascelli delle Città Anseatiche. Droghe, aromi, vino, seta, lana e cotoni filati; uva e frutti secchi, olii, borace, cinabro, minio, canfora, cremor di tartaro, zucchero, gli specchi, i vetri, i tessuti di lana, di seta e d'oro, ivi cambiavano con ferro, stagno, piombo, legname, resine, pelliccie; poi, di ritorno, facevano stazioni in Francia, a Lisbona, a Cadice; in Alicante e Barcellona compravano le sete gregge, e costa costa rivedevano la patria, un anno dopo partiti.

Il Governo non traeva da quelle spedizioni se non il modico nolo delle navi, ma mandava attorno venti o trenta galee ogni anno, dalle mille alle due mila tonnellate, del valore di cento mila ducati ciascuna (1,700,000) oltre quelle che i privati spedivano ne' luoghi non privilegiati alle flotte publiche.

Dove non dominava, Venezia procacciavasi privilegi e agevolezze; manteneva consoli o balii, che procacciassero rispetto alla patria, e pronta giustizia e protezione ai concittadini: quel di Costantinopoli, che era insieme ambasciatore della republica, giudice de' veneziani e ispettore del commercio, portava i calzari scarlatti a modo dell'imperatore, usciva colle guardie, ed esercitava piena giurisdizione sulla colonia; e anche presa quella città dai Turchi, e' tenne in protezione altre genti massime Armeni ed Ebrei. Spesso i re per consigli o per negoziati valevansi di questi accorti ed esperti mercadanti.

Fin tra gli Armeni che avevano serbato qualche indipendenza nell' estremità dell'Asia Minore, e che vivevano di traffico, e massime del fabbricare camellotti con pelo delle capre di Patagonia e di Angora, i Veneziani s'introdussero, non solo per asportarne, ma per farne a proprio conto od accattarvi la materia prima; e v'ebbero sin l'incarico di battere la moneta del paese.

È vano sfoggio di storia imparaticcia questa commemorazione? nol crediamo. E in primo luogo noi non ci faremo mai coscienza di sviare qualvolta ci trascini il patrio amore. Poi giova ricordare che, quando Venezia era così poderosa, lo era altrettanto Genova, e poco meno Pisa. Qual angustia è dunque quella di coloro che s'adombrano del crescere di Venezia quasi iattura di Genova, o viceversa? La Providenza ha ordinato le cose in modo sì benefico, che gl'incrementi di tutta Italia vengano dalle cause stesse, dalle cause stesse la ruina. Siedono le due grandi città sui due mari italici, e le ricchezze versate all'una, non pregiudicheranno all'altra, mentre la peste medesima all'una e all'altra danneggiò. È strettezza municipale, è miseria economica, è rinegamento della Providenza il voler fare emule paurose Venezia e Genova, mentre la prosperità d'entrambe, la prosperità sovratutto della superiore Italia non potrà venire che dal darsi esse la mano, e trovarsi poste a poche ore da questo mirabile ponte di ferro, simile a quello per cui passano, secondo la mitologia persiana, le anime, e sotto cui sprofondasi l'abisso.

De' cinque porti che ne' suoi bei giorni Venezia possedeva, quelli di S. Andrea e di S. Erasmo sono interrati; quel di Lido ha fondi così bassi, che anche i battelli a vapore denno percorrerli col continuo scandaglio: di ottimo accesso è quel di Chioggia, ma lontano dalla città, alla quale difficilmente giungesi di là fra quell'andirivieni di canali. Quel di Malamocco minacciava esser invaso dalle sabbie de' fiumi e massime della Piave, sempre dall'antica republica tenuti a gran cura fuori dell'estuario, ed ora immessivi forse improvidamente. Per riparo s'ideò un'opera stupendissima, quale la diga marmorea, lunga 2122 metri, che attraversando uno scanno di arena, arresta l'invasione delle sabbie, e restringendo il canale, cresce forza alla marea, la quale nel suo deflusso approfonda il canale stesso. La consigliò Prony ai tempi del regno italico, la disegnò Salvini, la comandò Francesco I, colla spesa di 4,500,000 lire austriache (lire n. 3,915,000), e credesi bastante a restituire al porto di Venezia l'antica sicurezza.

L'antica floridezza non può venirle che da più alte sorgenti. L'averla nel 1840 ridotta porto franco influì certamente ad arrestarne quel miserabilissimo dechino, per cui fin 60,000 mendichi restavano a carico della comunità e della beneficenza, e per cui il governo austriaco dovette ordinare che si cessasse di demolire, come facesi, i palazzi per vender le pietre. Cessò il dechino, ma il prosperamento non potrà venirle che dalla nuova importanza del Mediterraneo e dell'Adriatico, o da coteste relazioni che si rannodano col Levante.

Noi non cessiamo di ritoccar questa corda, perchè vorremmo che gl'Italiani sentissero tutta l'importanza che sta in questo fatto; perchè i governi si persuadessero della necessità di prepararsi a questo imminente mutamento.

Ma per rimanere a Venezia, quando non si poteva pensare a rimedii radicali, cercavansi de' palliativi, e potente sembrò quello di una strada di ferro che la congiungesse col centro della Lombardia. Vedeano que' primi, ciò che ora altri mostrano ignorare od ostentano dissimulare, quanta sia l'importanza commerciale di Milano, centro d'un paese ricco, popolatissimo, ferace; antico scalo d'un transito vivissimo fra Venezia, Genova, la Svizzera; attissimo a ricevere i prodotti alpini, e ricambiarli cogl'invii marittimi.

Da tali considerazioni nacque il pensiero della strada lombardo-veneta, della quale or entriamo a parlare.

(*Sarà continuato.*)

Il Mondo Illustrato.

Breve cenno sul sistema di piccole curve, nelle strade ferrate, di M. Arnoux.

Per quanto a me appare, il sistema del sig. Arnoux è migliore di quello del sig. march. di Jouffroy, di cui dissi alcune parole nel precedente foglio.

Consiste questo in piccolissime carucole poste verticalmente ed orizzontalmente ai lati de' vagoni, che in unione fanno l'ufficio dei battenti delle ruote, comunemente andanti sulle linee.

Con questa quanto semplice altrettanto ingegnosa invenzione, posta in pratica in Francia, si arriva a percorrere con convogli di carriaggi curve di raggio anche di 15 met. (palmi circa 67 $^1/_2$) senza pericolo grande in casi di rotture di assi. Occorre però avere convogli locali, e passare nelle svolte a passo più lento di quello dell' uomo; poichè se andassero più veloci, non girando ma scorrendo le girelle, renderebbero maggiore l'attrito: per le quali ragioni non sonosi comunemente adottate: come da alcuni si dice che non lo sarà l'invenzione Jouffroy, molto più studiata ed ingegnosa dell'altra. Le quali cose dettero motivo a taluno di dire, « che il prudente ed accorto ingegnere deve astenersi dalle piccole curve e non praticarne minori di metri 500 (senza portarne le ragioni), ed aspettare che i metodi di piccole curve e maggiori inclinazioni vengano dalla fondatrice Inghilterra; essendo solo essa capace di migliorare la costruzione delle vie ferrate, per aver più esperienza e migliori cave di ferro e di carbone delle altre parti dell' America e dell' Europa. »

Che siano parto dell'Inghilterra queste strade, e che possieda le superiori miniere, non può negarsi; e la storia ci dice che colà fin dal 1700 s'incominciarono a far girare le ruote de' carri a cavalli su lamine di ferro, per estrarre dalle viscere della terra que' materiali; com' è pur troppo vero, che gli uomini che sono educati in quell' isole siano d' ingegno, intraprendenti, azzardosi, non disprezzanti de' progetti, non ricalcitranti d'unirsi agli altri, amanti di vedere e di sentire, indefessi nel moltiplicare le prove e gli esperimenti, entusiasti della patria, dell'industria e del loro commercio, che riuniscono la teorica alla pratica, la scienza all'arte, e che non temono, per giungere ad uno scopo, di sagrificare tutto il loro avere (come ne abbiamo l'esempio dalle macchine a vapore).

Ma se a questi celeberrimi uomini mai verrà in mente d'ideare ed esperimentare piccole curve e maggiori inclinazioni, mai si potranno da noi evitare l'enormi spese di foramenti de' monti, grandi escavazioni di terreni, riempimenti di valli, ed estesissimi ponti? Ed inutili si renderebbero tutti gli sforzi di tanti (della medesima pasta e colore), che da tanti anni, ed in tante parti del globo si son fatti, e si fan facendo, per giungere a questo desiato fine.

I motivi ommessi, perchè li grandi archi delle linee in discorso e le prefisse inclinazioni debbano preferirsi, m'immagino che siano i pericoli delle sortite dell'ultime ruote nel percorrere che farebbero i treni nelle svolte, e l'irreparabile veemenza di questi nelle discese: poichè l'attrito maggiore nelle curve, e la resistenza aumentata nelle salite, si vincono col raddoppiar della forza delle macchine andanti, o stanti; (qualora il sistema fosse atmosferico) la spesa per queste, ed il maggior consumo del combustibile per farle agire, poco sarebbe in confronto degl'immensi risparmi che si andrebbero a fare, per le lavorazioni summenzionate, segnatamente nel passaggio degli Apennini: potendosi questi attraversare senza forarli, serpeggiando fra le gole, e passando fra due monti (che mi fu dato camminare quando a tutt'altro si pensava che a strade ferrate) che fralle loro basi lasciano un varco; ora che si propongono da me, e si è esposto a Parigi un modello, (come n'ebbi nozione nel precitato giornale), onde non far deviare le ruote dalle rotaie. E qualora non vogliasi valutare il mio (perchè son romano, come non volle valutarsi in Francia la macchina della carta senza fine, perchè l'inventore è francese), veggasi la descrizione di quello (imperocchè avendo tali sicurezze, in vece delle carucole e dei carri snodati, si potrebbero transitare le piccole curve colla consueta ruota e celerità), prima di fare altre spese per indagini, piante, livellazioni, scandagli e progetti di tanti milioni di spese. Saranno anche quest'invenzioni riconosciute insufficienti: pazienza, potrebbero però dar de' lumi, delle regole, e delle iniziative maggiori per ottenerne il comune intento.

Bernardino De-Angelis.

Commercio — Industria

INDUSTRIA SERICA

Di alcune buone pratiche nel custodimento dei bachi da seta.

Era mio proposito di ristampare quest' anno, avanti la stagione dei bachi da seta, quelle istruzioni che pubblicai già nel *Giornale Agrario Toscano* intorno al miglior modo di custodirli, e ristampandole, correggerne alcune, aggiungerne altre, secondo che una più lunga esperienza mi può consigliare; e far di tutte un libruccino da mettere in mano, come guida sicura, ai nostri bacai.

Ma parte sono stato impedito da altre occupazioni, parte ho pensato che sarà molto meglio distendere quest'ammaestramento da popolo, giorno per giorno, quando sarò sul fatto, quando cioè avrò sott'occhio nella vicina primavera i miei bachi; e così non correrò rischio d'ommettere alcuna cosa, o di dirne alcun' altra meno conforme alla verità.

Potendo però tornare utile a' bacai di sapere fin d'ora certe nuove pratiche, dalle quali ho ritratto già da più anni un grandissimo benefizio, ho risoluto di farle note subito, almeno per cenno. Potrà così, chi voglia, sperimentarle, e giudicare se debba aver fede nel libretto che ho in animo di pubblicare per la primavera del 1848; nel quale queste pratiche saranno più lungamente esposte, e tutto il custodimento dei bachi sarà chiaramente descritto.

§. 1. *Del tenere in molle in acqua salata il seme di bachi.*

Ebbi notizia di questa pratica de' Chinesi dal libro che su quelle pratiche pubblicò il sig. Bonafous, e l'ho provata e riprovata con ottimo effetto. In quel libro non si indica la dose del sale. Per non pochi esperimenti, io ho conosciuto che basta una ventesima parte del peso dell'acqua. Otto o dieci giorni avanti di staccare il seme dei bachi, mettete in un catino o altro vaso qualunque tanta acqua che basti per tuffarci i panni del seme, sicchè ne restino coperti; e prima abbiatela pesata. Se l'acqua è 20 libbre (o venti volte un altro peso qualunque), ponetevi una libbra di sale comune (o il ventesimo di quel peso che avete usato per l'acqua): e così in proporzione. Allora tuffateci i panni del seme, e teneteveli in molle per otto o dieci giorni. Se i panni sono molto sudici per le sporcizie di che gli imbrattano le farfalle, l'acqua salata dopo qualche giorno puzzerebbe. Ad ovviare a quest' inconveniente, si può tenere prima, per un giorno o due, tuffati i panni nell'acqua pura, sicchè si lavino un poco: oppure, se non vi rincresca la spesa del sale, mutate l'acqua salata, quando cominci a puzzare; e questo è il meglio. Dopo una settimana cavate i panni dal bagno salato, poneteli sopra canne o fuscelli a sgocciolare; e quando non sono più tanto fradici, staccate il seme: che sarà bene lavare con acqua pura, anche per separare il vano. Se volete da ultimo tuffarlo nel vino, potete.

Non solamente il seme dei bachi non soffre punto ad esser tenuto così immerso nell'acqua salata per otto o dieci giorni, ma i bachi che ne provengono sono molto più sani e più vigorosi. Posso anzi affermare, che qualunque quantità di sale si mettesse nell'acqua, il baco non ne soffrirebbe: ma bensì, quando il sale fosse eccedente, intaserebbe i forellini (o pori) dei gusci delle uova, e impedirebbe la nascita dei bachi. Così mi avvenne una volta che posi a bella posta tanto sale nell' acqua, da non poter essere tutto strutto. I bachi ebbero vita entro l'uovo; ma non ne poterono uscire. Quei pochi però che poterono, furono singolarmente sani. Ma bisogna però evitare questo danno degli animali e nostro. La quantità di sale che sopra ho detto, cioè la ventesima parte del peso dell'acqua, non nuoce in modo alcuno; e per cagioni che

ora non importa discorrere, e che neppure sono del tutto conosciute, o distrugge il germe delle malattie alle quali i bachi son sottoposti, o ne fortifica la sanità perchè le possano vincere. Certo è che giova.

Su questa che può parere una strana novità, mi sono disteso un poco più. Delle altre cose che ho da proporre, dirò brevissime parole.

§. 2. *Del pesare i bachi nati.*

Parendomi che il miglior modo da seguirsi per avere più bozzoli e migliori, e con minore spesa, sia quello di far nascere tutti i bachi in fattoria, e custodirveli per tutta la seconda dormita, dopo la quale siano distribuiti ai contadini, in proporzione della foglia del loro podere; mi sono per molti anni studiato di trovare una regola meno fallace dell'occhio per conoscere la quantità dei bachi nati che corrisponde a un'oncia, o a un anello di seme ($^1/_{12}$ d'oncia). E l'ho trovata tale, che usata con diligenza, non falla in modo da doversi apprezzare. Questa regola è, di pesare i bachi appena nati, e ragguagliare 35 grani di bachi per 48 di seme, cioè per un anello o dodicesimo d'oncia. Il modo di pesarli è facile.

Avanti di raccorre i bachi nati dalla cassettina, o altro recipiente in cui avete posto le uova a schiudersi, pesate diligentemente la cassettina con le uova e il velo sovrapposto: poi raccogliete i bachi; ripesate la cassetta, e il calo vi dice il peso dei bachi nati.

E per non impazzare a dividere questo peso in tante quantità di 35 grani, abbiate de' pesi di piombo ciascun dei quali pesi una, due, tre, quattro, otto o più volte 35 grani ed anche la metà di 35 grani; e rappresenti così 1, 2, 3, 4, 8 anella di seme, o mezzo anello. Questi pesi aggiunti sulla bilancia per pareggiare il calo vi dicon subito le anella di bachi nati; e voi vi regolate per pigliarne quel numero che vorrete dare a ciascun contadino. — Alcune precauzioni però sono da aversi:

1° Non tenete per lungo tempo sopra il seme le ciocchettine di foglia, con che raccogliete i bachi nati. L'umidità della foglia comunicata alla cassetta, e i cacherelli che avessero fatto i bachi dopo aver mangiatovi nasconderebbe il vero peso dei bachi che avete raccolto.

2° Dopo aver cavato le ciocchette, lasciate rasciugare per qualche tempo le cassettine.

§. 3. *Fogli bucati per mutare di letto i bachi.*

Più delle reti sono maravigliosamente utili i fogli bucati. Sia la carta piuttosto grossa e bene incollata; e con una stampa del diametro di mezzo soldo di braccio (115 millimetri scarsi) bucatene 5 o 6 fogli alla volta, in modo che i buchi siano pur essi alla distanza di mezzo soldo. Con un quadrello della larghezza di un soldo, rigate per lungo e per largo il primo foglio, ponete la stampa nel crocicchio delle linee; e avrete i buchi in file regolari ed ugualmente distanti. Questo buco di mezzo soldo è buono per i bachi di tutte le età.

I fogli siano grandi in modo che per un lato piglino (uno o più) la larghezza della stuoia. Per la lunghezza ne metterete quanti occorre. Sui fogli bucati si pone la foglia secondo il bisogno dei bachi: e questi vi salgono più prontamente che sopra le reti; perchè non possano mangiare stando sul letto. I fogli poi si trasportano facilissimamente sopra una sottile assicina di pari grandezza.

I fogli bucati servono: 1° nelle dormiture; 2° nelle mute dopo le dormiture; 3° nella muta dei letti.

Per quanto i bachi siano agguagliati, non s'addormentano mai tutti in un tempo: e se 7 o 8 ore dopo che si sono addormentati i primi, non si separano quelli che mangiano ancora, si risica o di fare soffrir questi, avanti che si addormentino; o di far patire la fame ai primi svegli, e di certo d'averli tutti sguagliati più che mai. La separazione di quelli che mangiano ancora, da quelli che non mangiano più, si fa coi fogli bucati facilissimamente.

Dopo le dormite, per assegnare ai bachi, nelle stuoie ove si trasportano, un posto almeno doppio di quello che avevano prima, bisogna disporre nelle nuove stuoie i fogli carichi di bachi per lo lungo invece che per il largo; di guisa che piglino una striscia nel mezzo delle stuoie, lasciando di qua e di là due striscie vuote che pareggino fra tutte e due quella di mezzo occupata dai bachi. E se occorre, si lascian dei vuoti anche tra foglio e foglio.

La muta dei letti nella quinta età si fa, col mezzo dei fogli bucati, prestissimamente. Sopra i bachi, avanti di governarli, si pongono i fogli: su questi si distribuisce la foglia occorrente; e quando i bachi vi sono saliti, si levano da una delle testate delle stuoie due fogli carichi di bachi, e si pongono per allora in altro luogo. Si cava quel pezzo di letto, e nel vuoto fatto si trasportano i fogli vicini coi bachi, e così successivamente sino al fine delle stuoie; dove rimarrà un vuoto per riporvi i fogli dell'altra testata che si cavaron da prima.

Questa muta è così comoda e così pronta, che si può non solamente usarla nella quinta età; ma ancora nella quarta e nella terza; e ritrarne due grandi vantaggi: 1° di far sì che i bachi dormano in un letto sottilissimo che non mandi cattive esalazioni; 2° di poter dar loro la foglia, ancora in quelle due età, senza nettarla; e così risparmiare fatica, tempo, e noia indicibile, e non maneggiare, e quasi direi maculare la foglia nel nettarla.

§. 4. *Polvere di calcina per mantener sani i letti dei bachi.*

Sebbene coll'uso dei fogli bucati si possano mutare con maggior frequenza i letti dei bachi e averli perciò sempre sanissimi; pure se avvenisse mai, per mancanza di tempo o di persone, di non poterli mutare tanto spesso; o se per colpa della stagione o delle stanze si temesse un ribollimento dei letti nonostante le frequenti mute, la polvere di calcina è un salutare rimedio. Si piglia della calcina spenta all'aria, si mette in uno staccio chiuso al di sopra con una pelle come quelli da stacciare polveri che offendono, e stacciando s'impolverano i letti dei bachi avanti di governarli. Spargete pure la calcina senza riguardo, e non temete che i bachi, per quanto ne siano coperti, debbano soffrire. Questa calcina sparsa sopra i letti ne assorbe l'umidità e l'acido carbonico, li rasciuga e li risana.

§. 5. *Della congiunzione delle farfalle.*

Proposi già alle sezioni riunite di Agronomia e di Zoologia del Congresso di Firenze il mio dubbio che il lasciare insieme le farfalle per sole sei ore, come il Dandolo prescrive, nuocesse alla fecondazione compita delle uova. Osservazioni posteriori convertirono per me il dubbio in certezza. Dacchè io ho cominciato a lasciar congiunte le farfalle quanto tempo a loro piace, io non ho avuto quasi più affatto seme vano o rossastro, nè que' bachi nani che in gran numero io vedevo prima fino nelle ultime età. Perciò consiglio tutti a prendere le coppie delle farfalle, metterle a dirittura sui panni ove hanno a gettare le uova; e quivi lasciarle finchè le femine non se ne siano affatto sgravate. Se vi occorre di prendere qualche maschio perchè il numero delle femine nate di poi sovrabbondi, pigliate quelli più vispi che frullano sciolti sui panni: lasciate gli altri in pace. L'opera della natura sarà così condotta secondo le leggi che Iddio le ha prescritto; e noi con molto meno impazzamento avremo maggior quantità d'uova feconde, le avremo perfette, e i bachi che ne usciranno, saran tutti sani e venienti. *Raffaele Lambruschini.*

Notizie diverse

Il ministro dei lavori pubblici di Francia accompagnato da M. Legrand, sotto segretario di Stato, il 27 marzo scaduto han visitato a Parigi il modello di strada ferrata ad aria compressa di Andraud. L'inventore ha dato al suo sistema il nome di *strada eolica*, perchè non resti confuso con quella detta *atmosferica*; e sembra occuparsi attivamente d'un saggio in grande scala. Le esperienze sul modello si ripetono la domenica e il giovedì per comodo del pubblico.

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma del 23 Aprile 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 2. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	104 50
Chiusura »	— —	104 50

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . .	80	50	Genova . .	18	37
Livorno. . .	15	68	Londra . .	470	—
Firenze . . .	15	70	Parigi . . .	18	33
Venezia . . .	15	72	Marsiglia. .	18	32
Milano . . .	15	81	Lione . . .	—	—
Ancona . . .	99	20	Augusta . .	46	70
Bologna. . .	99	40	Vienna. . .	—	—

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	108
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	91
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	165
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	120 1/4
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	98 1/2
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	110
— — Magdeburg	95	3,800,000		92
— — Amburgo	150	*Nuova*		107
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	108 1/2
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	—
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	110
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	200 1/2
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	87 1/2

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	106 1/8
Taunus	33	1,200,000	19 60	143 3/5
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	121 1/2
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 965
— — Versailles (destra)	16			330
— — — (sinistra)	11	*Il corso delle Azioni francesi si regola sul valore di franchi 500 per Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non constando ancora quello dell'ultimo semestre.*		215
— — Orléans	76			1222 50
— — Rouen	86			898 75
— — Havre	»			672
— — Lyon	»			427 50
— — Strasbourg	»			430
— — Nord	»			623 55
Orléans — Bordeaux	»			507 50
Strasbourg — Basilea	90			191
Bordeaux — Cette	»			415
Avignon — Marseille	»			767 50

PUBBLICAZIONI DELLO STABILIMENTO TIPOGRAFICO DELLA SOCIETA' EDITRICE ROMANA

BIBLIOTECA CLASSICA SACRA

O SIA RACCOLTA DI OPERE RELIGIOSE, EDITE ED INEDITE, DAL SECOLO XIV AL XIX,
ORDINATA E PUBBLICATA DA OTTAVIO GIGLI

Ciascun' opera di questa *Biblioteca* è stampata contemporaneamente in due sesti diversi: in-8° piccolo, simile alla *Biblioteca Silvestriana;* e in-4° grande a due colonne, con carta di buona qualità e nuovi caratteri.

Ogni mese se ne pubblica: dell' edizione in-8, un Volume di 250 pagine circa, legato alla rustica con copertina stampata, al prezzo di *Paoli tre romani* (fr. 1. c. 65); e dell' ediz. in-4, un fascicolo di 64 pag. di stampa, con copertina stampata, al prezzo di *Paoli quattro romani* (fr. 2 c. 20). — 48 Volumi sono stati già pubblicati.

Opere pubblicate

S. Aurelio Agostino (Secolo XIV) — *Della Città di Dio*, volgarizzamento del buon secolo, ridotto alla vera lezione, col confronto di più testi a penna e stampati, da Ottavio Gigli (2ª edizione); 10 volumi in 8o.

Abate Isaac (Secolo XIV) — *Collazione*, stampata per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona. 2 vol. in-8o.

Beato D. Giovanni dalle Celle, ed altri (Secolo XIV) — *Lettere* coll'aiuto di varie stampe e mss. recate a miglior lezione dal P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona. 1 vol. in-8o.

Feo Belcari (Secolo XV) — *Prose edite ed inedite.* 5 vol. in-8o.

S. Giovanni Crisostomo (Secolo XIV) — *Opuscoli* volgarizzati. Testo di lingua corretto da molti errori, per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona (2a edizione); 2 vol. in-8.

Giovanni Pietro Maffei (Secolo XVI) *Vite di diciassette Confessori di Cristo.* 5 vol. in-8o.

Sforza Pallavicino (Cardinale) — (Secolo XVII) *Istoria del Concilio di Trento*, con aggiunte inedite e note tratte da varii autori. 18 volumi in-8o.

Del medesimo — Opere edite ed inedite. — *Se il Principe debba esser letterato.* — *Trattato intorno alla superbia.* — *Trattato sulla Providenza.* — *Trattato del Bene.* — *Arte della Perfezione cristiana.* 9 vol. in-8o.

P. Domenico Cavalca (Secolo XIV) — Opere edite e inedite, rivedute sopra i migliori codici. — *La Mondizia del Cuore.* — *L'Ammonizione a Santa Paola.* — *L' Esposizione del Pater noster.* 1 vol. in-8o.

Opere preparate per la stampa

P. Domenico Cavalca — *Vite de' SS. Padri*, con un confronto generale de' codici italiani.

Queste *Vite* sono il più bel documento in prosa che ci ha lasciato in fatto di lingua l'aureo trecento; ed essendone il confronto quasi condotto a fine, in breve si spera di poter metter mano alla stampa, che sarà fatta con ogni possibile diligenza.

Autore incerto — *Cento Meditazioni di S. Bonaventura sulla Vita di Gesù Cristo;* volgarizzamento antico toscano, cavato dai mss. per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona.

Questo prezioso testo di lingua, che è pur citato dai sigg. Accademici della Crusca, del quale non sono fin qui pubblicate che quaranta Meditazioni, sarà dato ora per la prima volta tutto intero.

Si accorderà ogni agevolezza riguardo al modo di pagare alle persone che bramino associarsi alla completa Biblioteca.

Roma. — Tipografia della Società Editrice Romana, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*